

SDNL – Schéma directeur du Nord lausannois
ARGdV – Association de la région du Gros-de-Vaud
Commune d'Etagnières

■ Chantier 2 Complément à la stratégie d'accessibilité multimodale Cadran Nord – Etude exploratoire

RAPPORT TECHNIQUE

Mars 2013



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Chargé d'étude
1102_120-rap-sgl-1-SDNL-cadran Nord.docx	1	08.03.13	-	Sylvain Guillaume-Gentil	Sylvain Guillaume-Gentil	Samuel Glayre

Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
Avenue Auguste-Tissot 4
CH-1006 LAUSANNE
T +41 21 652 55 55 F +41 21 652 32 22
lausanne@transitec.net
www.transitec.net



Table des matières

Page

1. Introduction	5
1.1 Contexte.....	5
1.2 Périmètre et buts de l'étude.....	6
2. Diagnostic	8
2.1 Analyse de l'état actuel	8
2.2 Recommandations de l'étude d'accessibilité multimodale du Nord lausannois	11
3. Objectifs et contraintes.....	17
4. Organisation de la mobilité dans le cadran Nord du Nord lausannois	19
4.1 Introduction.....	19
4.2 Développements d'infrastructures routières envisageables	19
4.3 Recommandations concernant Cugy	23
4.4 Recommandations concernant Cheseaux-sur-Lausanne	29
4.5 Recommandations concernant Etagnières.....	34
4.6 Recommandations concernant Morrens.....	40
5. Synthèse.....	45
6. Annexes.....	48

Liste des figures

Page

Figure 1 – Périmètre et buts de l'étude	7
Figure 2 – Hiérarchie du réseau routier cantonal et réseau de transports collectifs	9
Figure 3 – Recommandations de l'étude multimodale et diagramme d'écoulement – TJM 2030.....	13
Figure 4 – Structure du trafic à l'horizon 2030.....	15
Figure 5 – Objectifs et contraintes.....	18
Figure 6 – Effets des nouvelles infrastructures de renforcement du réseau routier envisageables sur l'organisation des déplacements au sein du NL	21
Figure 7 – Cugy - Diagnostic, enjeux et objectifs	24
Figure 8 – Cugy - Concepts d'organisation du trafic TIM envisageables	26
Figure 9 – Cugy - Outils de mise en oeuvre.....	28
Figure 10 – Cheseaux - Diagnostic, enjeux et objectifs	30
Figure 11 – Cheseaux - Concepts d'organisation du trafic TIM envisageables	32
Figure 12 – Etagnières - Diagnostic, enjeux et objectifs	35
Figure 13 – Etagnières - Concepts d'organisation du trafic TIM envisageables.....	37
Figure 14 – Etagnières - Outils de mise en oeuvre	39
Figure 15 – Morrens - Diagnostic, enjeux et objectifs	41
Figure 16 – Morrens - Concepts d'organisation du trafic TIM envisageables.....	44
Figure 17 – Mesures recommandées - Synthèse	46

Liste des annexes

Annexe 1 – Diagramme d'écoulement – Etat 2010

Annexe 2 – Structure du trafic – Etat 2010

1. Introduction

1.1 Contexte

Le territoire du Nord lausannois est un secteur de développement privilégié de l'arc lémanique. Environ un tiers de la croissance attendue de l'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2030 y sera localisé¹, notamment dans le Sud du Nord lausannois, à l'intérieur des sites stratégiques B (La Blécherette – Le Châtelard) et C (Romanel – Vernand – Cheseaux) du projet d'agglomération.

Ce développement urbain ambitieux, accueil de plus de 30'000 nouveaux habitants et emplois, va induire des défis majeurs pour le Nord lausannois, notamment en termes de mobilité.

Le schéma directeur sectoriel du chantier 1 «Axe LEB : Lussex – Bel-Air»² a ainsi notamment mis en évidence les charges de trafic très importantes attendues sur la RC 448, ainsi que la demande en très forte augmentation sur le LEB au Sud de Cheseaux. Suite à ce constat, la nécessité d'une approche globale traitant de l'ensemble des déplacements en liaison avec le Nord lausannois est apparue.

La stratégie d'accessibilité multimodale du Nord lausannois (chantier 2)³ a confirmé les forts besoins que cela soit pour les transports collectifs (nouvelles lignes, augmentation du nombre de places offertes, etc.) ou le trafic individuel motorisé (notamment nouvel axe routier au Sud du Nord lausannois pour garantir l'accessibilité de ce territoire). **Si le chantier 2 a mis en évidence les difficultés attendues dans le Sud du périmètre du Nord lausannois, il a également fait apparaître que les communes situées dans le cadran Nord du Nord lausannois devront faire face à des problématiques locales non négligeables** (notamment hausse des charges de trafic en leur sein).

Ainsi, au vu des charges de trafic estimées à l'horizon du plein développement du SDNL et compte tenu du fait que le chantier 2 n'a pas pu considérer en détail l'ensemble des problématiques des communes du Nord lausannois, le SDNL a souhaité réaliser une étude complémentaire au chantier 2, dans le but de répondre aux interrogations des communes concernées.

¹ Croissance en termes d'habitants et d'emplois supplémentaires.

² Schéma directeur du Nord lausannois – Communes de Lausanne, Romanel-sur-Lausanne et Jouxteins-Mézery – Chantier 1 : périmètre Lussex – Bel-Air – Volet B : schéma directeur sectoriel des déplacements – Volet C : assainissement/suppression des passages à niveau du LEB – Transitec Ingénieurs-Conseils SA – Document provisoire – Juillet 2009.

³ Schéma directeur du Nord lausannois – chantier 2 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Transitec Ingénieurs-Conseils SA – Version pour consultation publique 04.07.2012 – Juin 2012.

1.2 Périmètre et buts de l'étude

Le bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA, à Lausanne, a ainsi été mandaté par le SDNL, la commune d'Etagnières et l'Association de la région du Gros-de-Vaud pour répondre aux questions soulevées par le chantier 2 dans le Nord du périmètre du Nord lausannois et approfondir certains éléments du chantier 2.

Fig. 1 Compte tenu des augmentations de trafic attendues au-delà même du périmètre du SDNL (19'000 véh/jour sur la RC 401 entre Etagnières et Cheseaux-sur-Lausanne à l'horizon 2030, soit ~6'000 véh/jour de plus qu'actuellement), **le périmètre d'étude comprend, en sus des communes de Cheseaux-sur-Lausanne (ci-après Cheseaux), Cugy, Morrens et Sullens, la commune d'Etagnières⁴.**

Le but de cette étude complémentaire exploratoire est de recommander une variante d'organisation du réseau routier pour le secteur d'étude répondant aux objectifs et contraintes du SDNL (chantier 2 – Stratégie d'accessibilité multimodale) et des six communes du périmètre d'étude.

La **démarche retenue** pour cette étude exploratoire consiste à :

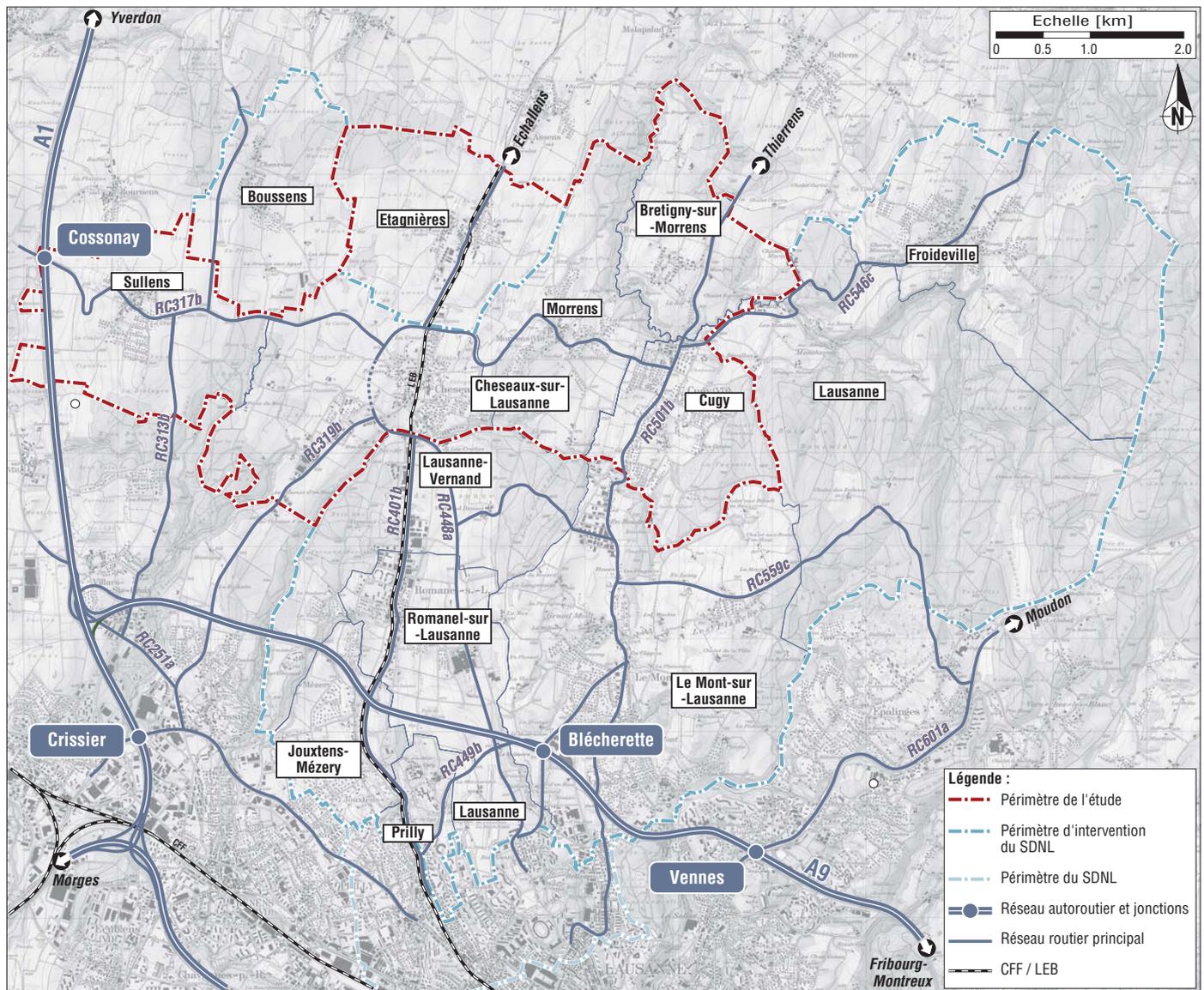
- **mettre en évidence et préciser les enjeux** en termes de mobilité pour le périmètre d'étude;
- **générer les variantes d'organisation des déplacements automobiles** pour ce secteur;
- **recommander une variante d'organisation du trafic automobile répondant aux objectifs et contraintes du SDNL et des six communes du périmètre de ce mandat.**

Dans ce cadre, l'opportunité de la réalisation de nouvelles infrastructures routières, notamment sur les communes de Cugy, Etagnières, Morrens, et Cheseaux est également évaluée.

⁴ Compte tenu de la localisation de Bretigny-sur-Morrens en retrait de la RC 501, cette commune n'a pas été considérée dans le cadre de la présente étude (hors réseau routier principal).

■ Périmètre et buts de l'étude

Figure n°1



Buts de l'étude :

- Répondre aux inquiétudes des communes de Bretigny-sur-Morrens, Cheseaux-sur-Lausanne, Cugy, Etagnières, Morrens et Sullens soulevées par les projections en termes de charges de trafic à l'horizon du plein développement du Nord Lausannois effectuées dans le cadre du chantier 2 (Schéma directeur d'accessibilité multimodale du Nord Lausannois)
- Approfondir certains éléments évoqués dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité multimodale (notamment opportunité de certaines infrastructures routières)
- Recommander une variante d'organisation du réseau routier pour le secteur d'étude qui réponde au mieux aux objectifs des communes du périmètre et du SDNL

2. Diagnostic

2.1 Analyse de l'état actuel

2.1.1 Réseaux routier et de transports collectifs

Offre

Fig. 2 Dans sa partie Nord comme dans sa partie Sud, le réseau routier du Nord lausannois est essentiellement organisé selon des axes Nord-Sud (d'Ouest en Est : RC 314, RC 313, RC 303, RC 319, RC 401, RC 448, RC 443, et RC 501). En dehors de l'autoroute, la seule véritable liaison Est-Ouest continue au sein du Nord lausannois se situe au Nord de celui-ci, reliant la jonction autoroutière de Cossonay, à l'Ouest, à Froideville, à l'Est, en passant par Sullens, Cheseaux, Morrens (axe RC 317 – RC 446). Cet axe fait partie du réseau des routes principales du réseau cantonal de base (le plus haut niveau dans la hiérarchie des routes cantonales du canton) de la jonction autoroutière de Cossonay à Cheseaux et du réseau des routes principales et secondaires du réseau complémentaire à l'Est de Cheseaux (deuxième niveau hiérarchique sur trois existants). Il n'existe ainsi aucune liaison routière via une route principale du réseau de base entre l'Est et l'Ouest du Nord lausannois.

Le réseau de transports collectifs desservant le Nord lausannois en général et le territoire des différentes communes de cette étude complémentaire en particulier est également organisé pour l'essentiel sur un axe Nord-Sud (notamment LEB et ligne régionale 60 entre Froideville et Lausanne via Cugy et le Mont). Bien que la mise en place de la ligne 54 entre Cheseaux et Crissier en décembre 2012 diversifie quelque peu la desserte du Nord lausannois par les transports collectifs en lui offrant une liaison vers l'Ouest Lausannois, la desserte de ce secteur reste anecdotique en dehors des liaisons vers Lausanne (près de 100 liaisons par jour vers le Sud contre moins de 20 vers l'Ouest)⁵.

A noter une nette amélioration de l'offre du LEB à fin 2012, puisque celui-ci est passé d'une cadence 30 minutes à une cadence 15 minutes entre Cheseaux et la gare de Lausanne-Flon (soit 71 courses journalières par sens contre 42 en 2012).

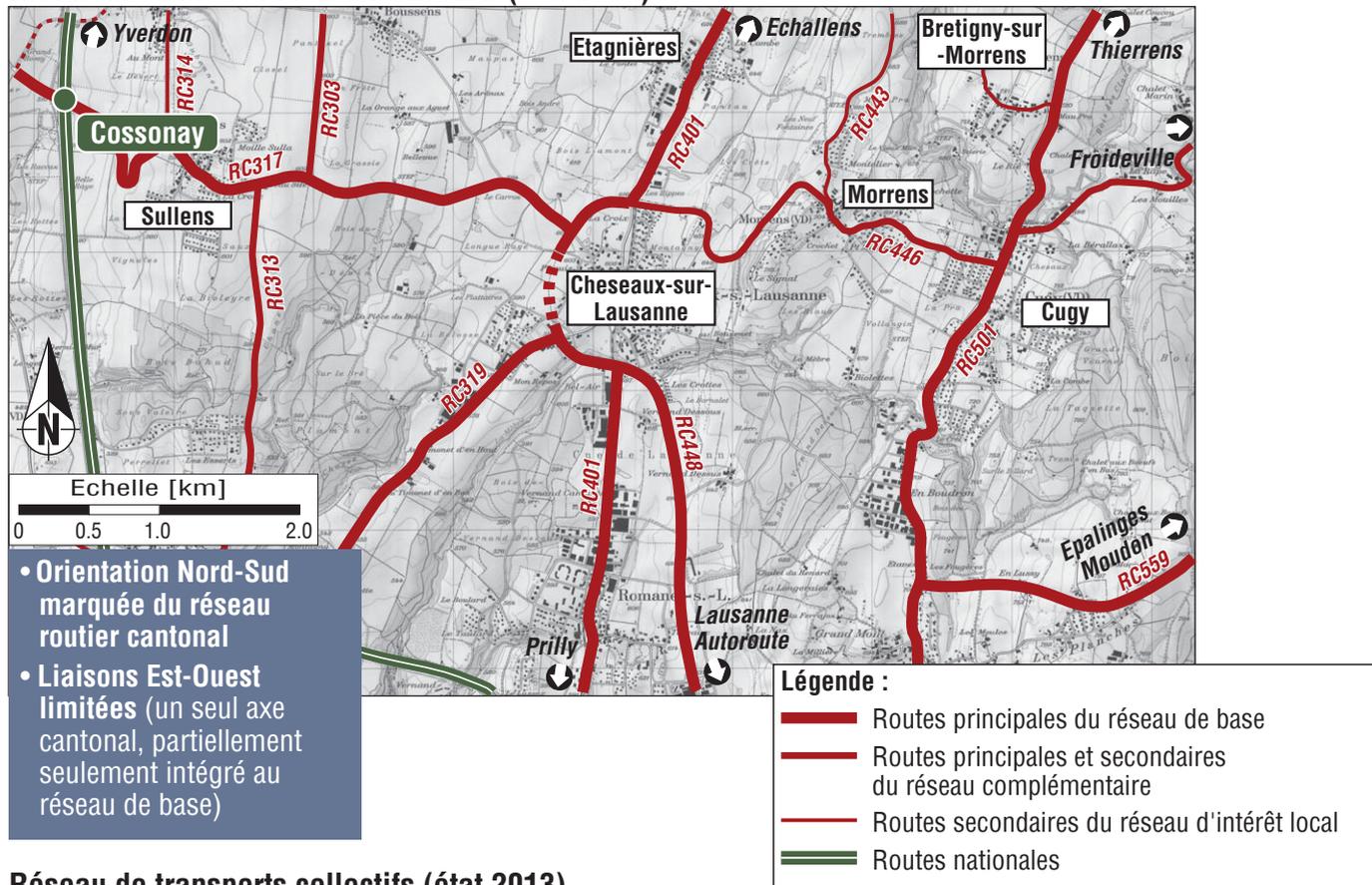
⁵ Liaisons Nord-Sud : 71 liaisons par jour et par sens entre Cheseaux et Lausanne-Flon avec le LEB et 26 liaisons par jour et par sens avec la ligne régionale 60 des TL entre Froideville et Lausanne.

Liaison vers l'Ouest : 10 liaisons par jour et par sens entre Cossonay-Gare et Cheseaux, ainsi qu'entre Cheseaux et Cugy, et 7 liaisons par jour et par sens entre Renens et Cheseaux.

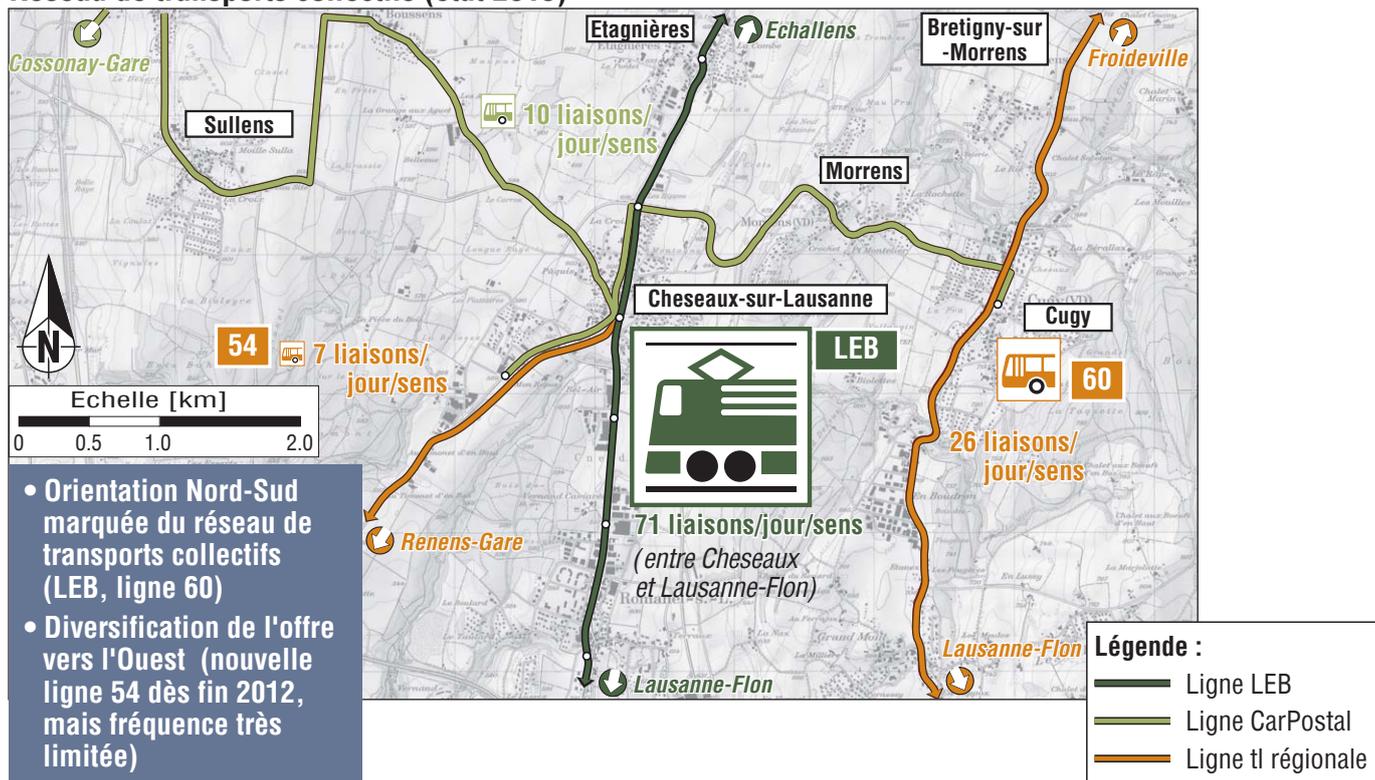
Hiérarchie du réseau routier cantonal et réseau de transports collectifs

Figure n°2

Hiérarchie du réseau routier cantonal (état 2013)



Réseau de transports collectifs (état 2013)



Demande

Ann. 1 Les charges de trafic sur le réseau routier sont également très fortement orientées selon un axe Nord-Sud, en liaison avec l'agglomération lausannoise et la jonction autoroutière de la Blécherette. Les charges de trafic sur un écran Est-Ouest situé au Nord de Cheseaux sont d'environ 32'000 véh/jour, alors que sur un écran Nord-Sud situé au niveau de Morrens ou de Sullens, elles sont inférieures à 10'000 véh/jour (soit 75 à 85% de déplacements Nord-Sud et 15 à 25 % de déplacements Est-Ouest)⁶.

De manière encore plus marquée, le nombre de passagers dans les transports collectifs est d'environ 3'500 passagers/jour pour un écran Est-Ouest au Nord de Cheseaux et 200 passagers/jour pour un écran Nord-Sud situé au Niveau de Sullens (95 % de déplacements Nord-Sud et 5 % d'Est-Ouest)⁷.

Aux écrans considérés, plus de 90 % des déplacements de personnes sur l'axe Nord-Sud se font en voiture, alors que sur l'axe Est-Ouest cette valeur est supérieure à 95 %.

2.1.2 Problématiques

Le diagnostic de l'état actuel établi dans le cadre du chantier 2 a mis en évidence que les principaux points noirs et dysfonctionnements relatifs aux différents réseaux de transports sont concentrés dans la partie Sud du Nord lausannois.

Concernant les communes du périmètre considéré dans le cadre de cette étude complémentaire, les éléments suivants ont été mis en évidence dans le chapitre du chantier 2 consacré au diagnostic des conditions d'accessibilité du Nord lausannois :

- des flux motorisés importants et/ou ressentis comme problématiques en traversées de localités (à Cheseaux, Cugy, Morrens et Sullens);
- une congestion fréquente du contournement routier de Cheseaux avec pour corollaire du trafic de transit indésirable en traversée de la commune;
- une desserte limitée par les transports collectifs des communes de Sullens, Morrens et de certains quartiers de Cheseaux.

⁶ Si l'on considère un écran Est-Ouest au Sud de Cheseaux, environ 66'000 véh/jour sont comptabilisés. Les quelque 34'000 véhicules supplémentaires sont essentiellement générés par Cheseaux, Cugy, Lauanne-Bel-Air et le secteur d'En Budron au Mont-sur-Lausanne.

⁷ Données 2010.

2.2 Recommandations de l'étude d'accessibilité multimodale du Nord lausannois

2.2.1 Développement du Nord lausannois

Le développement projeté du Nord lausannois est l'un des plus importants du projet d'agglomération Lausanne-Morges. Dans le périmètre d'intervention du SDNL, plus de 39'000 nouveaux habitants et emplois sont attendus à l'horizon 2030, soit le doublement des chiffres de 2010. L'essentiel de ces habitants et emplois sont attendus au Nord de l'autoroute (~30'000 nouveaux habitants et emplois) notamment sur les communes de Lausanne, Romanel-sur-Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne et Cheseaux.

Ce développement va générer, en sus des besoins actuels, une très forte demande de déplacements. Même avec une orientation marquée en faveur des transports collectifs, le nombre de déplacements motorisés générés par le secteur va fortement augmenter, avec pour corollaire une hausse des nuisances dues au trafic automobile.

2.2.2 Recommandations de l'étude multimodale

Pour répondre aux développements du Nord lausannois et à la demande de mobilité induite par celui-ci, le Schéma directeur d'accessibilité multimodale du Nord lausannois a défini un certain nombre d'actions à engager en vue de la mise en place des réseaux routiers et de transports collectifs nécessaires à l'accueil des quelque 30'000 nouveaux habitants et emplois du secteur⁸. Au vu du pouvoir d'attraction du cœur de l'agglomération lausannoise et de la présence de l'autoroute (garante de l'accessibilité régionale et nationale), tous deux situés dans le Sud du Nord lausannois, c'est dans ce secteur que la demande de déplacements, tous modes confondus, est la plus importante. Si les principales mesures recommandées par le Schéma d'accessibilité multimodale du Nord lausannois concernent donc logiquement le secteur Sud du Nord lausannois (réalisation de l'axe de distribution du Mont et d'une liaison de celui-ci avec la RC 448, réalisation d'un nouvel axe routier entre Crissier et le SDNL, nouvelle liaison en transports collectifs entre le SDNL et Crissier-Renens, etc.), un certain nombre de mesures concernent le périmètre de la présente étude complémentaire.

⁸ Voir chapitre 7 du Schéma directeur d'accessibilité multimodale du Nord lausannois.

Fig. 3 **Les mesures et actions suivantes du Schéma directeur d'accessibilité multimodale du Nord lausannois concernent le périmètre de la présente étude exploratoire :**

- pour les **transports collectifs** :
 - **renforcement du LEB;**
 - **diversification de l'offre, notamment avec la mise en place de liaisons avec l'Ouest Lausannois** (liaison SDNL – gare de Renens)
 - **renforcement de la desserte du Mont-sur-Lausanne et de Cugy;**
- pour le **réseau routier** :
 - **réalisation du contournement de Sullens** afin de diversifier l'accessibilité au Nord lausannois (notamment facilitation des liaisons vers l'Ouest et soulagement du secteur de la Blécherette) et de protéger cette commune du trafic de transit sur la RC 317;
 - **réalisation de l'axe de distribution du Mont-sur-Lausanne et liaison avec la RC 448** afin notamment de garantir l'accessibilité routière au Mont et aux communes situées au Nord de celle-ci, de valoriser la traversée du Mont, d'y développer les transports collectifs et de faciliter les liaisons Est-Ouest à l'intérieur du Nord lausannois;
 - **modération de trafic en traversée de communes** (Sullens, Cheseaux, Morrens).

Par ailleurs, le Schéma directeur d'accessibilité multimodale recommandait d'étudier plus en détail l'opportunité de réaliser certaines infrastructures routières, notamment au niveau de Morrens, Cheseaux, Cugy et du bois de Vernand-dessus.

2.2.3 Diagramme d'écoulement du réseau routier recommandé à l'horizon du plein développement du SDNL

Les effets sur le réseau routier du plein développement du SDNL sont importants, à l'image de l'expansion prévue du secteur. Concernant le périmètre considéré ici, les charges de trafic augmentent de manière marquée sur l'essentiel des axes du réseau routier cantonal. En particulier, les hausses suivantes sont à relever :

- +9'000 et +14'000 véh/jour sur le contournement de Cheseaux;
- +17'000 véh/jour sur la RC 448 au Sud de Cheseaux;
- 16'000 véh/jour sur le nouveau tronçon routier à réaliser entre l'axe de distribution du Mont et la RC 448;
- +8'000 véh/jour en traversée de Cugy, +6'000 véh/jour en traversée d'Etagnières et +3'000 véh/jour en traversée de Morrens.

Ces augmentations de trafic très importantes soulignent la nécessité des interventions recommandées dans le cadre du chantier 2 (développement du réseau routier et mesures fortes en faveur des transports collectifs et de la mobilité douce). Si celles-ci ne sont pas concrétisées, le bon fonctionnement des différents réseaux ne pourra pas être garanti et les nuisances subies par les différentes communes de ce secteur ne pourront pas être maîtrisées.

Recommandations de l'étude multimodale et diagramme d'écoulement - TJM 2030

Figure n°3

Recommandations de l'étude d'accessibilité multimodale (chantier 2) - Actions à engager

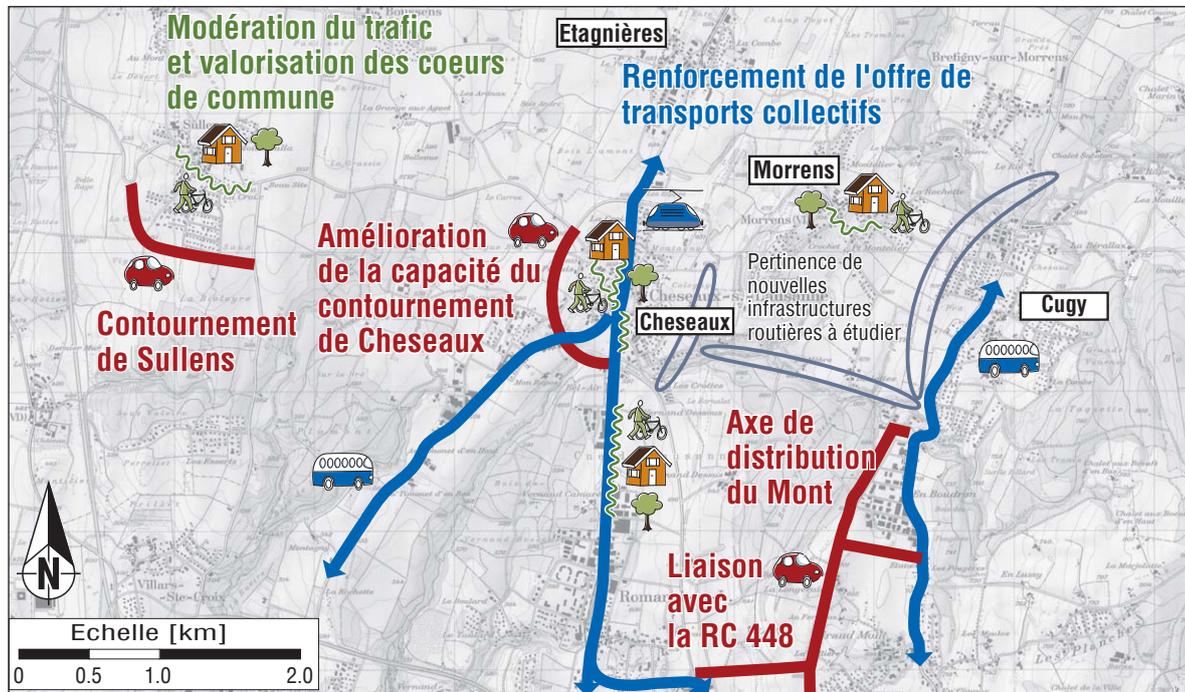
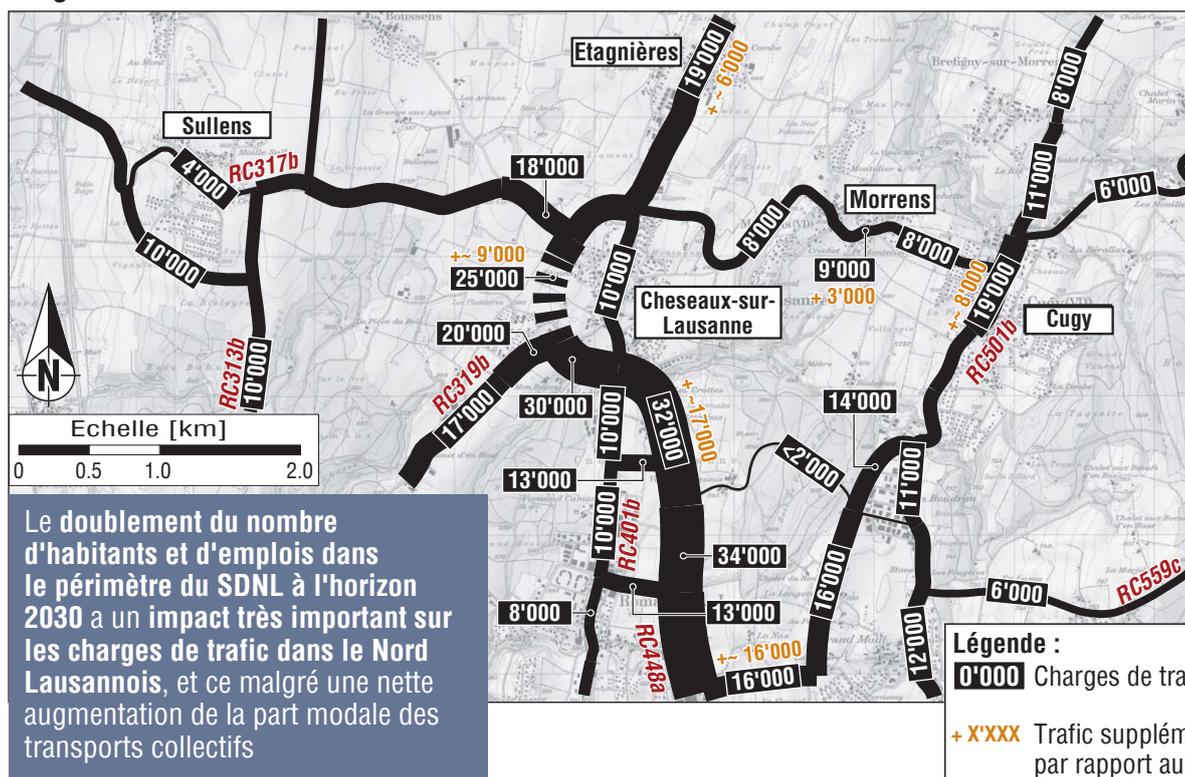


Diagramme d'écoulement avec réseau recommandé - TJM 2030



2.2.4 Structure du trafic en traversée des communes

Le diagramme d'écoulement du trafic automobile à l'horizon du plein développement du SDNL illustre le potentiel d'augmentation de trafic par rapport à l'état actuel. Il ne dit cependant rien sur la structure du trafic, à savoir la part de trafic généré par les communes concernées (origine ou destination du déplacement située à l'intérieur de la commune) et la part du trafic ne faisant que transiter par celles-ci (origine et destination du déplacement situées à l'extérieur de la commune).

La connaissance de la structure du trafic des différentes communes est importante puisque les concepts d'organisation de l'accessibilité à celles-ci et les outils à mettre en place pour répondre aux objectifs fixés par les communes peuvent dépendre de celle-ci. En outre, le Service des routes, dans le cadre de la définition des lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau (RoC 2020), a posé certains critères à la réalisation de nouvelles infrastructures routières. En particulier, la construction d'une route d'évitement n'est, selon ce document, « en principe envisageable que pour un trafic transitant par la zone densément habitée d'un village et dépassant 10'000 véhicules par jour »⁹.

Fig. 4 La figure 4 représente la structure du trafic à l'horizon 2030 aux cordons des communes de Cheseaux, Cugy, Etagnières, Morrens, et Sullens.

Il en ressort que **le trafic de transit au travers de ces cinq communes est important, voire très important. En effet, celui-ci est compris entre 60 et 80 % des déplacements au cordon de celles-ci. En valeur absolue, le transit est supérieur à 40'000 véh/jour à Cheseaux, il est compris entre 11 et 17'000 véh/jour à Cugy, Etagnières et Sullens, et approche les 7'000 véh/jour à Morrens.** Ainsi, seule la commune de Morrens serait, sur la base des données de développement considérées dans le cadre du chantier 2 et de la mise en place des réseaux routiers et de transports collectifs recommandés, traversée par moins de 10'000 véh/jour en transit. A noter que ces charges de trafic potentielles considèrent que l'ensemble des recommandations du chantier 2, notamment la réalisation de l'axe de distribution du Mont, ainsi qu'une liaison routière entre cet axe et la RC 448 au niveau du pont de Félézin, ont été réalisés. En l'absence de ces nouvelles infrastructures, il est probable que le trafic de transit en traversée de Morrens soit notablement supérieur à cette valeur de 7'000 véh/jour.

Si le trafic de transit le plus important est relevé à Cheseaux, cette commune est protégée de ce trafic transit grâce à sa route de contournement. Ainsi, le bon fonctionnement de la route de contournement est une nécessité vitale pour Cheseaux, sans quoi une partie de ce trafic transitera par son centre.

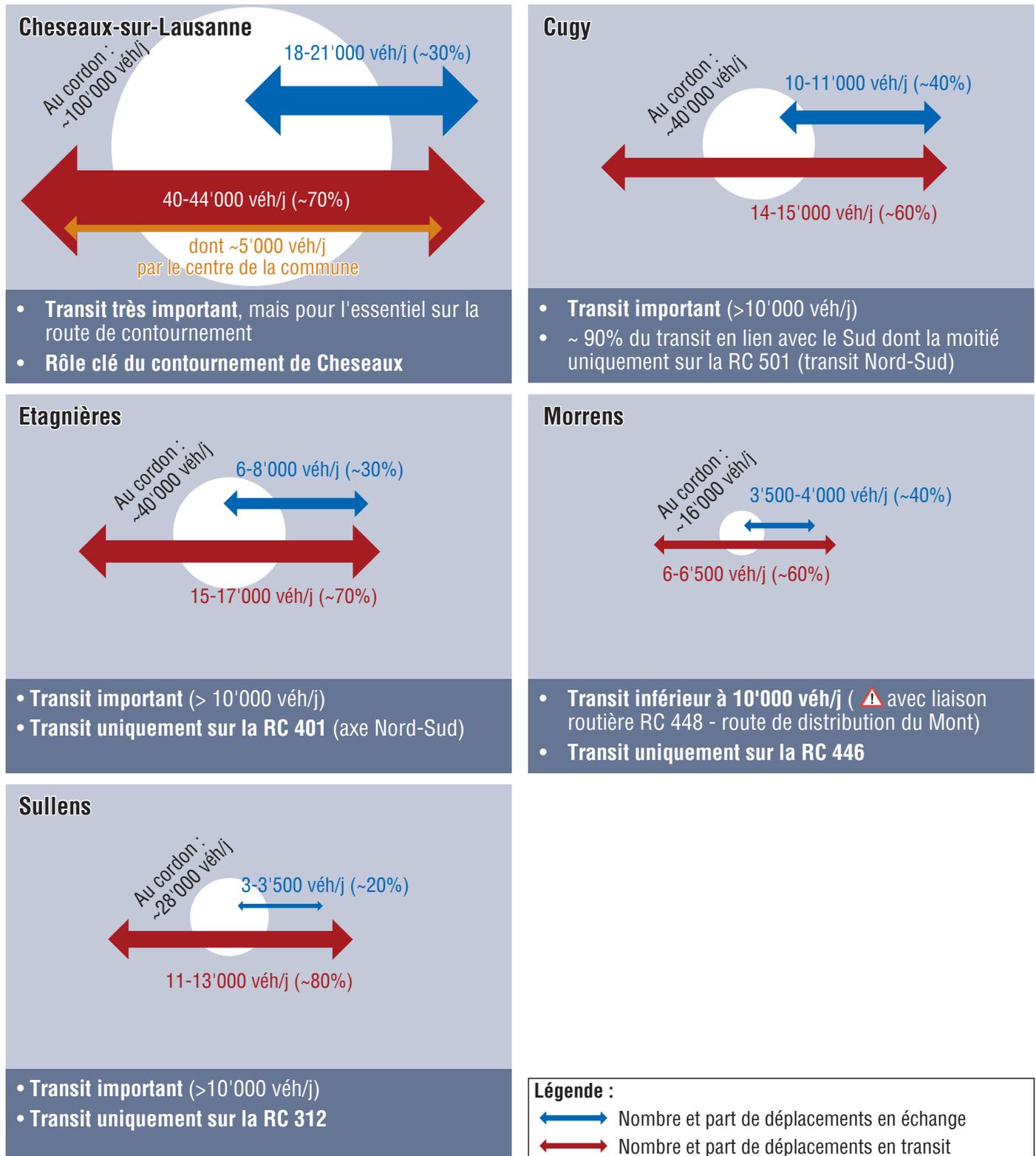
A Etagnières, Sullens et Morrens, le trafic de transit est concentré sur un seul axe, respectivement les RC 401, 317 et 446.

A Cugy, le trafic de transit est plus diffus. Si le 90 % du transit est en liaison avec le Sud, seule la moitié de celui-ci n'emprunte que la RC 501 (transit Nord-Sud). L'autre est en liaison avec les RC 446 (en direction de Morrens) et 546 (en direction de Froideville).

⁹ Routes cantonales à l'horizon 2020 : lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau (RoC 2020) – Département des infrastructures – Service des routes – Etat de Vaud – Octobre 2010.

■ Structure du trafic à l'horizon 2030

Figure n°4



- Le trafic de transit prévisible à l'horizon 2030 dépasse 10'000 véh/j en traversée des communes de Cheseaux, Cugy, Etagnières et Sullens
- Le trafic de transit représente entre 1.5 et 4 fois le trafic généré par les différentes communes!

Ann. 2 L'annexe 2 présente la structure actuelle aux cordons de ces mêmes cinq communes. La comparaison de la figure 4 et de l'annexe 2 fait notamment ressortir l'augmentation importante du trafic de transit au sein de ces cinq communes (le développement attendu de ces cinq communes est, exception faite de Cheseaux, en termes relatif inférieur au développement de l'agglomération Lausanne-Morges en général et du Nord lausannois en particulier).

Si le trafic en transit est, pour l'ensemble des communes considérées, proportionnellement moins important en 2010 qu'il ne le sera en 2030, il est déjà plus important que le trafic d'échange pour trois des cinq communes considérées (Cheseaux, Etagnières et Sullens). Par ailleurs, il dépasse déjà 10'000 véh/jour à Cheseaux et à Etagnières.

3. Objectifs et contraintes

Le Schéma directeur d'accessibilité multimodale du Nord lausannois a fixé un certain nombre d'objectifs et contraintes associés au développement du Nord lausannois. Il s'agissait entre autres :

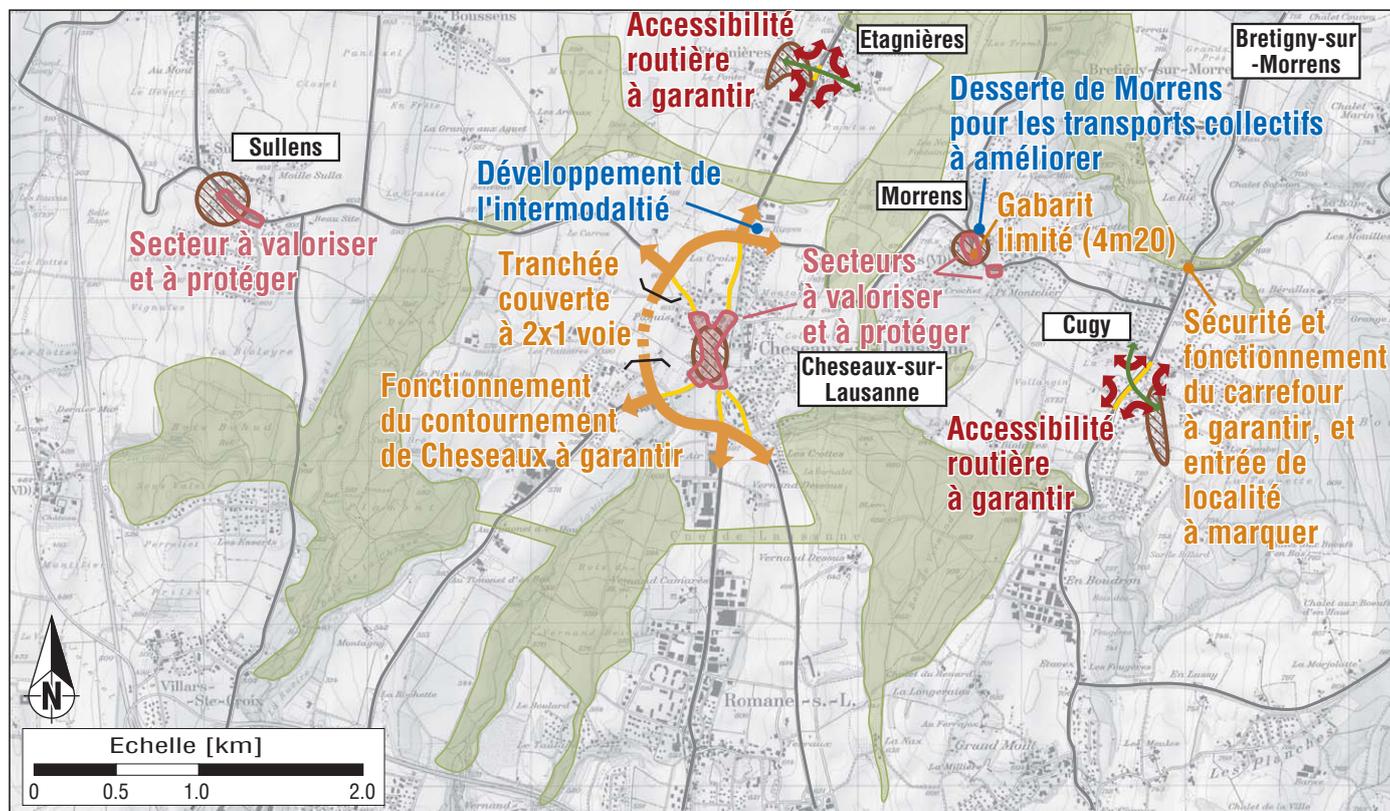
- d'assurer l'accessibilité à l'ensemble du territoire;
- de protéger les centres de vie;
- de préserver les espaces forestiers et agricoles;
- d'utiliser au mieux les infrastructures existantes afin de limiter les investissements en matière d'infrastructure de transport.

Fig. 5 **L'étude complémentaire précise et localise ces objectifs pour les communes du secteur Nord du Nord lausannois.** En particulier, les éléments suivants ont été mis en évidence :

- **secteurs denses à valoriser et à protéger des nuisances du trafic automobile** (Morrens, Cheseaux, Sullens);
- **secteurs «coupés» par des infrastructures existantes qu'il s'agit de protéger des nuisances générées par celles-ci, de rendre perméables à la mobilité douce et de valoriser** (Etagnières et Cugy);
- **secteurs dont l'accessibilité routière doit être améliorée** (Etagnières et Cugy);
- **fonctionnement du contournement de Cheseaux à garantir;**
- **carrefours dont la sécurité doit être améliorée** (Cugy);
- **réservoirs et couloirs à faune du périmètre considéré.**

Objectifs et contraintes

Figure n°5



La stratégie d'accessibilité multimodale du SDNL a notamment fixé les objectifs suivants :

- assurer l'accessibilité à l'ensemble du territoire du Nord lausannois
- protéger les centres de vie
- préserver les espaces forestiers et agricoles

L'étude complémentaire précise et localise ces objectifs pour le secteur Nord du SDNL, à savoir notamment :

- les secteurs urbains denses à valoriser et à protéger des nuisances du trafic automobile (Morrens, Cheseaux, Sullens)
- les secteurs dont l'accessibilité routière est problématique et qui doivent être modérés (Etagnières, Cugy)
- les réservoirs et couloirs à faune du périmètre considéré

Légende :

- Secteur urbain dense à valoriser et à protéger des nuisances du trafic automobile
- Secteur à sécuriser / modérer
- ↔ Accessibilité routière à garantir
- ↔ Liaison à garantir pour la mobilité douce
- Principaux réservoirs et couloirs à faune (source: guichet cartographique du canton de Vaud)
- ▨ Centre historique des communes

4. Organisation de la mobilité dans le cadran Nord du Nord lausannois

4.1 Introduction

Le Schéma directeur d'accessibilité multimodale a mis en évidence que le développement de transports collectifs forts et la maîtrise de l'automobile ne constituent pas une option parmi d'autres pour le Nord lausannois, mais bien la condition préalable au développement urbain prévu. Cependant, malgré cette orientation forte en faveur des transports collectifs, les charges de trafic sur le réseau routier vont considérablement augmenter. Au vu du potentiel d'augmentation de trafic à l'horizon du plein développement du SDNL, les communes d'Etagnières, Cheseaux, Cugy, Morrens et Sullens craignent pour leur qualité de vie (notamment en termes de nuisances et d'accessibilité).

Diverses mesures peuvent être envisagées pour répondre aux objectifs des communes concernées et à l'augmentation de la mobilité au sein du Nord lausannois. Celles-ci peuvent aller de la réalisation de nouvelles infrastructures routières (route d'évitement/d'accessibilité, nouvel accès, etc.) à des mesures plus ponctuelles comme la requalification d'un tronçon d'axe ou le réaménagement d'un carrefour.

4.2 Développements d'infrastructures routières envisageables

4.2.1 Introduction

La réalisation de nouvelles infrastructures lourdes (nouvel axe routier) peut viser de nombreux objectifs, dont par exemple le développement du réseau routier (suppression de goulets d'étranglement, valorisation de certains itinéraires, voire mise en place de nouveaux itinéraires, etc.), la mise en place de nouvelles liaisons de transports collectifs, la protection de zones sensibles et/ou à valoriser, etc. **Ces nouvelles infrastructures peuvent ainsi être catégorisées selon qu'elles sont en premier lieu des infrastructures de substitution ou des infrastructures de renforcement du réseau.**

Les infrastructures de substitution visent à remplacer des infrastructures existantes, à se substituer à celles-ci. Une fois la nouvelle infrastructure réalisée, l'ancienne peut ainsi, en théorie du moins, être supprimée, offrant des potentiels importants en termes de requalification urbaine (zone piétonne, zone fortement modérée, etc.).

Au contraire, les infrastructures de développement du réseau visent à renforcer et/ou développer celui-ci. La liaison routière Vernand-Romanel-Crissier recommandée dans le chantier 2 est un exemple d'infrastructure de développement puisque sa réalisation permet le développement de nouvelles liaisons routières et de transports collectifs (augmentation de la capacité disponible et diversification de l'accessibilité au Nord lausannois).

Les infrastructures de substitution sont évaluées pour l'essentiel au vu de la «protection» que celles-ci offrent à un secteur donné (vision locale). Elles n'ont donc pas pour objectif premier d'augmenter la capacité des réseaux de transports. Au contraire, les infrastructures de développement doivent être avant tout évaluées pour leur(s) impact(s) sur les réseaux de transports au niveau régional, voire national.

Les infrastructures de renforcement du réseau doivent donc être évaluées en adoptant une vision d'ensemble des réseaux de transports, alors que les infrastructures de substitution sont à évaluer en premier lieu localement, là où l'effet de «protection» se fait sentir. Il est donc important de pouvoir classifier les infrastructures envisagées selon cette grille de lecture.

4.2.2 Evaluation des infrastructures routières de développement envisageables dans le Nord du Nord lausannois

Introduction

Fig. 6 Les principales infrastructures envisagées ou envisageables dans le secteur Nord du Nord lausannois touchent l'ensemble des communes de ce secteur (contournements de Cugy, d'Etagnières, de Morrens et de Sullens, contournement Est de Cheseaux, et liaison RC 446 - RC 501 court-circuitant Morrens et Cugy). Ces différentes infrastructures peuvent ainsi être catégorisées selon qu'elles sont en premier lieu des infrastructures de substitution ou des infrastructures de renforcement du réseau.

Parmi les différentes infrastructures considérées ici, les contournements d'Etagnières, de Morrens et de Cugy sont essentiellement des infrastructures de protection (infrastructures se substituant à la RC 401, respectivement aux RC 446 et 501), alors que les liaisons entre la RC 446 et la RC 501, entre la RC 446 et la RC 448 ou entre la RC 448 et la RC 501 sont des infrastructures qui visent à développer le réseau routier. Le contournement de Sullens a un statut plus nuancé. En effet, si sa justification première est liée aux charges de trafic attendues en traversée de la commune (infrastructure de substitution), cette nouvelle liaison routière a également pour objectif de diversifier l'accessibilité au Nord lausannois en encourageant les itinéraires vers l'Ouest, notamment en liaison avec l'autoroute, plutôt que vers le Sud (infrastructure de développement).

Contournement Est de Cheseaux (fig. 6 – point 1)

Un contournement Est de Cheseaux via une nouvelle infrastructure routière reliant la RC 446 au Nord à la RC 448 au Sud permet de soulager fortement la traversée de Cheseaux, ainsi que son contournement Ouest.

Les effets de cette infrastructure sur le reste du réseau routier sont relativement limités, une légère hausse du trafic étant cependant attendue en traversée de Morrens (contraire aux objectifs pour cette commune), et une légère baisse sur la RC 501, ainsi que sur l'axe de distribution du Mont plus au Sud (effet non souhaitable).

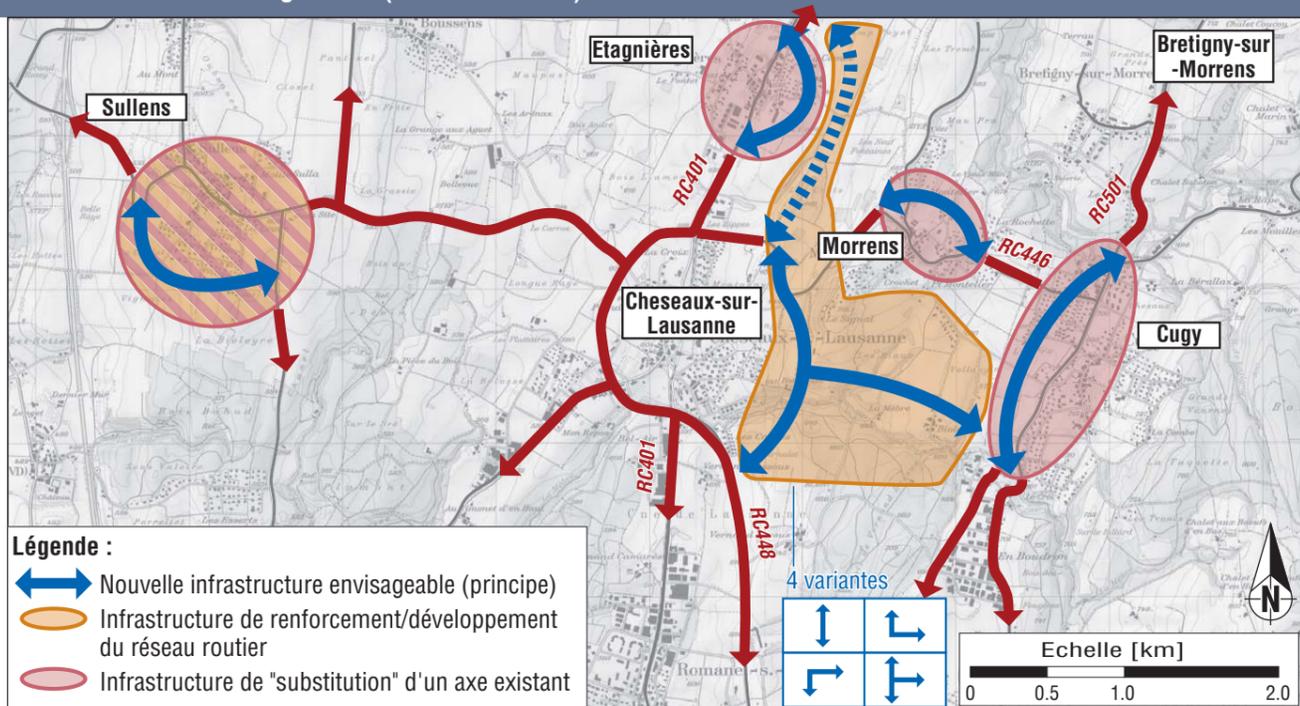
Ainsi, ce contournement n'est pas opportun en termes d'infrastructure de développement du réseau routier du Nord lausannois. Sa pertinence plus locale, rôle de protection de Cheseaux, sera évaluée au point 4.4.

Finalement, un prolongement de ce contournement au Nord au-delà d'Etagnières ne changerait pas grand chose en terme de réseau routier pour le Nord lausannois.

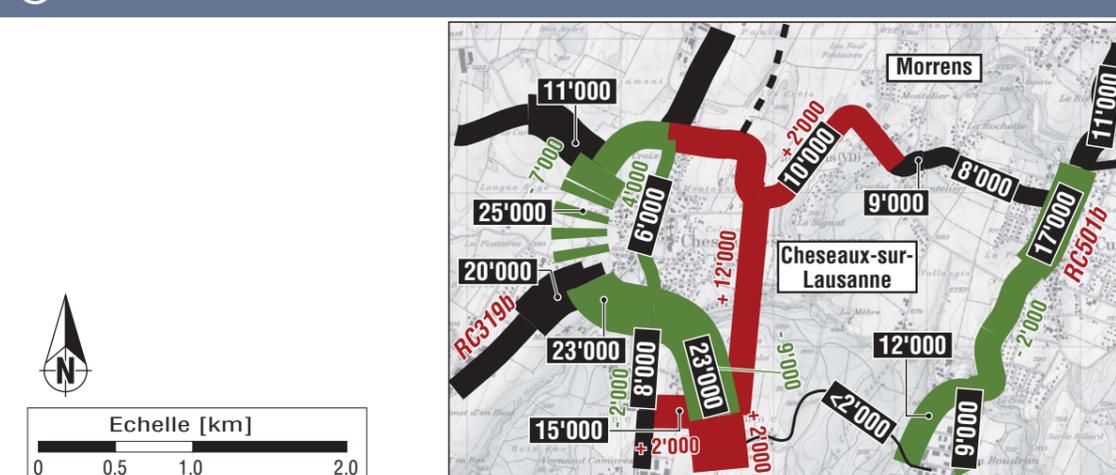
Effets des nouvelles infrastructures de renforcement du réseau routier envisageables sur l'organisation des déplacements au sein du NL

Figure n°6

Infrastructures envisageables (voir Chantier 2)



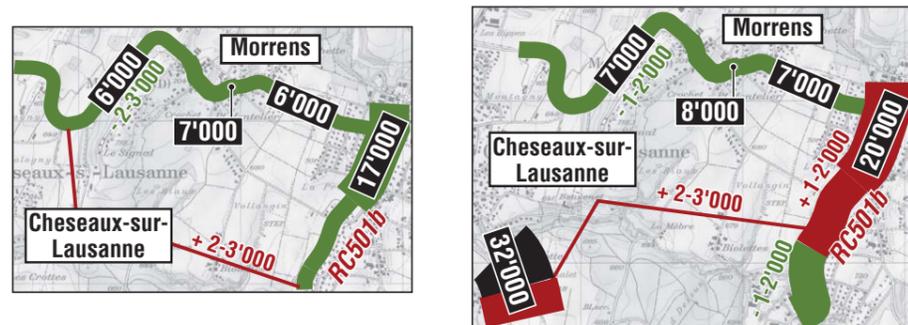
1 Contournement Est de Cheseaux



- Effets limités sur l'organisation des déplacements au sein du Nord lausannois (à noter la diminution de la charge de trafic sur l'axe de distribution du Mont)
- Coûts de réalisation et impacts sur l'environnement très importants
- Eventuel intérêt pour Cheseaux mais détérioration pour Morrens (+2'000 véh/j)
- Le prolongement du contournement Est de Cheseaux au-delà d'Etagnières n'augmenterait pas l'attractivité de celui-ci

pas d'intérêt pour l'organisation des déplacements au sein du Nord Lausannois

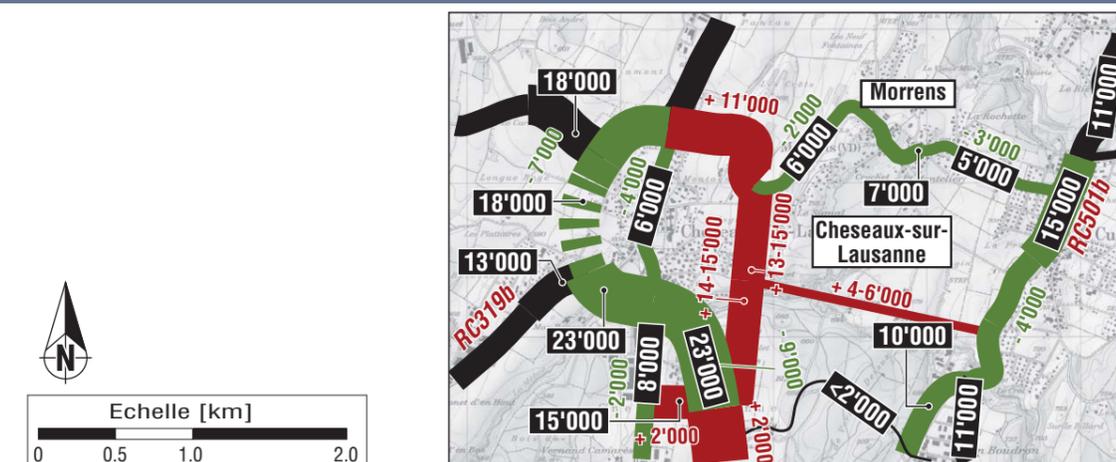
2 Liaisons vers Cugy



- Effets limités sur l'organisation des déplacements au sein du Nord lausannois
- Demande faible pour ces nouvelles infrastructures
- Coûts de réalisation et impacts sur l'environnement très importants

A écarter

3 Contournement Est de Cheseaux et liaison vers Cugy



- Amélioration des liaisons Est-Ouest et gain pour Morrens et Cugy, mais potentiel limité pour la liaison avec Cugy
- Soulage le contournement de Cheseaux mais aussi l'axe de distribution du Mont (- 4'000 véh/j sur cette nouvelle infrastructure)
- Coûts de réalisation et impacts sur l'environnement encore plus importants qu'avec le seul contournement Est de Cheseaux

A écarter

Les différentes infrastructures de renforcement/développement envisageables ne présentent pas d'intérêt pour l'organisation des déplacements au sein du Nord lausannois

Liaisons vers Cugy (fig. 6 – point 2)

Les effets d'éventuelles liaisons routières entre la RC 446 à l'Ouest de Morrens et la RC 501 au Sud de Cugy ou entre la RC 448 au Sud de Cheseaux et la RC 501 au Sud de Cugy sont très limités sur l'organisation des déplacements au sein du Nord lausannois. En effet, la demande pour de telles infrastructures est très limitée, inférieure à 4'000 véh/jour. Au vu des coûts de réalisation très importants de celles-ci, autant en termes financiers qu'environnementaux, ces infrastructures ne sont pas opportunes, d'autant plus que leur effet «protecteur», notamment sur Morrens, paraît très limité (diminution de 1'000 à 2'000 véh/jour).

Contournement Est de Cheseaux et liaison vers Cugy (fig. 6 – point 3)

La combinaison des infrastructures précédemment présentées ne présente aucun intérêt supplémentaire qui justifierait celles-ci. La liaison vers Cugy reste sous-utilisée et disproportionnée au vu des coûts engendrés.

Ainsi, les diverses infrastructures considérées dans le cadre de cette étude exploratoire complémentaire ne peuvent pas être justifiées sur la base du développement nécessaire ou souhaitable des réseaux de transports du Nord lausannois. Selon ce critère, celles-ci ne sont pas opportunes. Ces infrastructures ont peut-être une justification, mais celle-ci sera liée à leur rôle en tant qu'infrastructure de substitution (voir chapitre 4.3 à 4.6).

4.3 Recommandations concernant Cugy

4.3.1 Diagnostic, enjeux et objectifs

Fig. 7 Avec près de 11'000 véh/jour¹⁰, **la RC 501 coupe la commune de Cugy en deux**. A l'Est de la coupure, on trouve notamment le vieux bourg de Cugy¹¹, le centre scolaire primaire et secondaire de Cugy et environs, ainsi que divers quartiers d'habitations. De l'autre côté de la RC 501 sont implantés, entre autres, un centre commercial, un quartier d'activités et plusieurs zones de villas.

Le tissu urbain du Cugy est relativement peu dense sur les quelque 1'700 mètres de traversée de la commune par la RC 501. En effet, seuls environ 30 % du linéaire des abords de la chaussée sont construits¹². La distance moyenne entre les façades et l'axe de la route est d'environ 17 mètres, dénotant des gabarits relativement importants existant en traversée de la commune. A l'intérieur de cette bande, un peu plus de 30 bâtiments d'habitation ont été relevés.

Compte tenu des charges de trafic assez importantes en période de pointe sur la RC 501, les traversées de cet axe pour les piétons, ainsi que les mouvements d'insertion en tourner-à-gauche sur la route cantonale peuvent être ponctuellement problématiques. La commune de Cugy a saisi l'opportunité de réaménager cet axe cantonal du chemin des Peupliers à la rue du Village lors de la réalisation du centre commercial et des logements au Sud du chemin des Peupliers. Les éléments suivants ont notamment été mis en place : bande polyvalente colorée pour faciliter les insertions en tourner-à-gauche, îlots de protection pour les traversées piétonnes, îlots modérateurs, et feux pour sécuriser deux traversées piétonnes et garantir l'insertion sur la route cantonale depuis la rue du Village et le chemin du Château.

Par ailleurs, le carrefour entre les RC 546 et RC 501 en entrée Nord de Cugy est problématique, notamment en terme de sécurité (vitesse pratiquée relativement élevée). Le développement du secteur situé à l'Ouest de ce carrefour pourrait également poser problème au vu de la forte pente du chemin de l'Orgevaux au niveau de son accroche avec la route cantonale.

Avec les augmentations de trafic importantes attendues à l'horizon du plein développement du SDNL, les problématiques actuelles (sécurité et accessibilité notamment) vont se renforcer en importance.

Il est ainsi nécessaire de trouver des solutions permettant de garantir le bon fonctionnement du réseau routier cantonal et une bonne accessibilité aux différents secteurs de la commune de Cugy. En particulier, il est important de sécuriser les traversées piétonnes de la RC 501 et de modérer le secteur de la zone d'activités et de commerces.

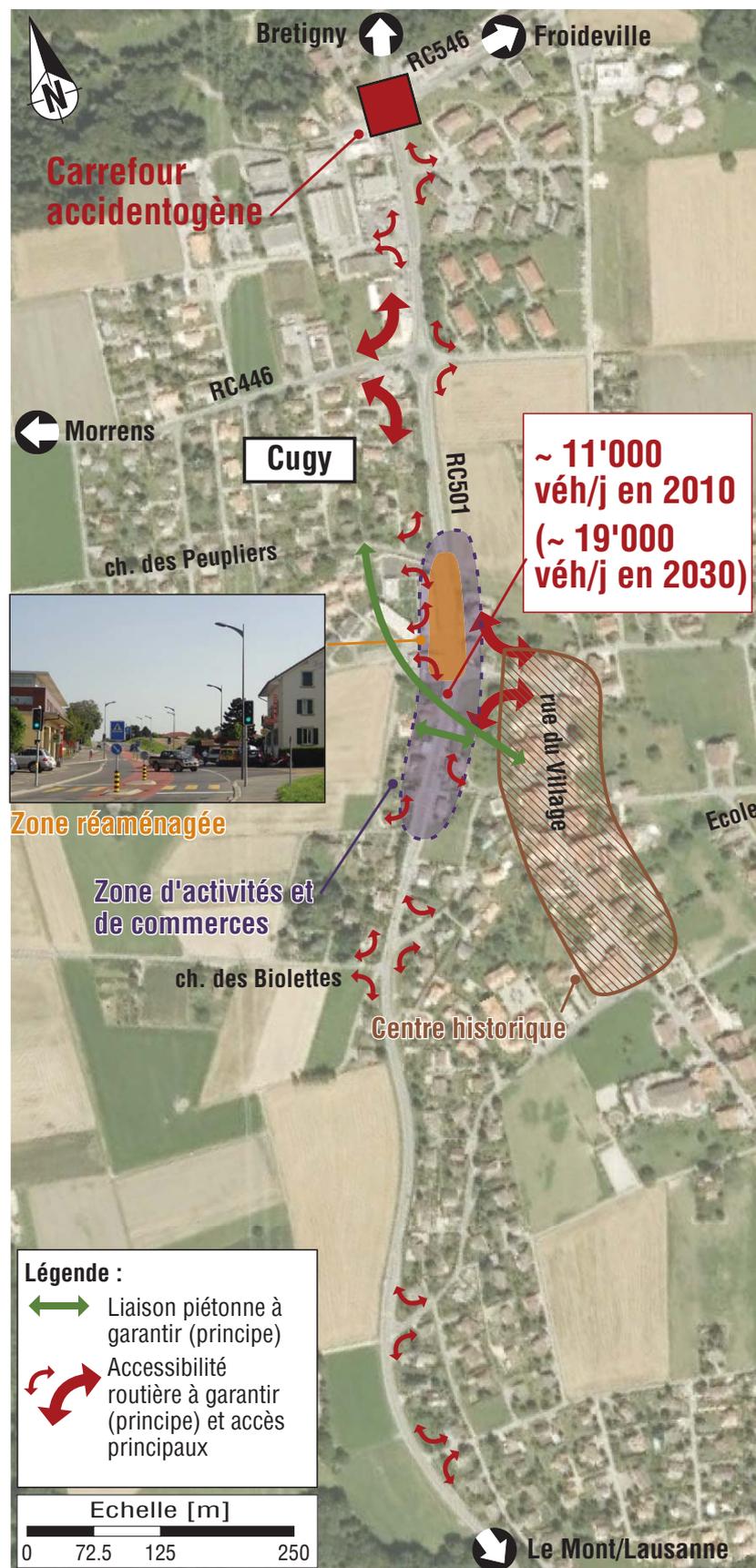
¹⁰ TJM 2010, voir annexe 1.

¹¹ Ainsi, la RC 501 peut être considérée comme une route de contournement du bourg historique. Celle-ci a été réalisée durant les premières décennies de la deuxième moitié du XIXème siècle. Auparavant, l'axe Nord-Sud passait par le bourg de Cugy.

¹² Une bande de 30 mètres de part et d'autre de l'axe de la chaussée a été considérée.

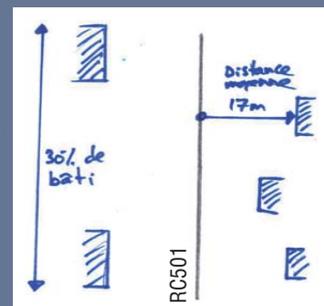
Cugy - Diagnostic, enjeux et objectifs

Figure n°7



Etat actuel

- **Coupe de la commune en deux par la RC501**
- **RC501 réaménagée du chemin des Peuplier à la rue du Village** (bande centrale polyvalente, îlots pour piétons, feux au niveau de la rue du Village et du chemin des Peupliers)
- **Insertions ponctuellement problématiques sur la RC501**
- **Carrefour RC501 - RC546 en entrée Nord de la commune accidentogène**
- **Structure urbaine :**
 - centre historique de la commune à l'écart de la RC501 et protégé des nuisances de celle-ci
 - urbanisation diffuse le long de la RC501



Enjeux à l'horizon 2030

- **Avec l'augmentation prévue du trafic sur la RC501, l'accessibilité aux différents quartiers de Cugy et à la zone d'activités et de commerces le long de la RC501 sera rendue plus difficile**, notamment les mouvements de tourner-à-gauche en insertion sur la route cantonale. **L'augmentation des situations accidentogènes est prévisible**

Objectifs

- **Garantir le fonctionnement du réseau routier et l'accessibilité à la commune**
- **Offrir des traversées sécurisées de la RC501 pour les piétons et modérer le secteur de la zone d'activités et de commerces**

4.3.2 Concept d'organisation du trafic individuel motorisé

Au vu de la structure urbaine de la commune de Cugy, deux grandes familles de concepts d'organisation du trafic TIM¹³ sont envisageables. La première considère la réalisation d'une infrastructure de type route de contournement (infrastructure de substitution) pour protéger les zones les plus sensibles de la commune et diminuer l'effet de coupure de la RC 501. La seconde maintient l'état actuel, à savoir une accessibilité par la RC 501, mais propose des interventions ponctuelles pour répondre aux problématiques soulevées.

Fig. 8 Compte tenu de l'urbanisation actuelle de la commune de Cugy, seule une infrastructure de contournement située à l'Ouest de la RC 501 est envisageable. Concernant les points d'accroche sur le réseau routier, plusieurs possibilités existent.

Un «grand contournement» quitterait la RC 501 au Nord de la Mèbre et rejoindrait la RC 446 au Nord (route de Morrens)¹⁴. Une telle infrastructure permet de limiter les charges de trafic sur la RC 501 au Sud de la route de Morrens, et donc de garantir une bonne accessibilité à cette zone et d'y limiter fortement les nuisances dues au trafic automobile. Cependant, un tel concept d'organisation du trafic TIM implique un report des nuisances sur d'autres secteurs, notamment sur la RC 446 (8 à 10'000 véh/jour supplémentaires), tout autant sensibles que ceux situés de part et d'autre de la RC 501. Les emprises (800 à 1'000 mètres de chaussée à réaliser) et coûts pour une telle infrastructure sont importants alors que les gains en termes de fonctionnement du réseau routier, d'accessibilité à la commune de Cugy et de qualité de vie sont peu évidents.

Un contournement de Cugy prolongé jusqu'à Bretigny-sur-Morrens permettrait d'éviter une augmentation des charges de trafic sur la RC 446. Une telle infrastructure n'est cependant pas réaliste au vu des coûts financiers et environnementaux engendrés (2.5 km de long, topographie peu propice, réservoirs et couloirs à faune touchés, etc.).

Un «petit contournement» relierait la route des Biolettes au Sud au chemin du Château au niveau du centre commercial. Il protégerait ainsi la zone de commerces et d'activités située sur ce tronçon actuel de la RC 501. Cependant une telle infrastructure ne répond pas aux objectifs posés. En effet, l'accessibilité à la commune de Cugy (dans son ensemble) ne se trouve pas améliorée par cette route et les gains en termes de nuisances dues au trafic automobile et de sécurité pour les modes doux sont très limités. Le seul potentiel de réaménagement de ce secteur de la RC 501 ne paraît pas de nature à justifier les coûts liés à un tel contournement.

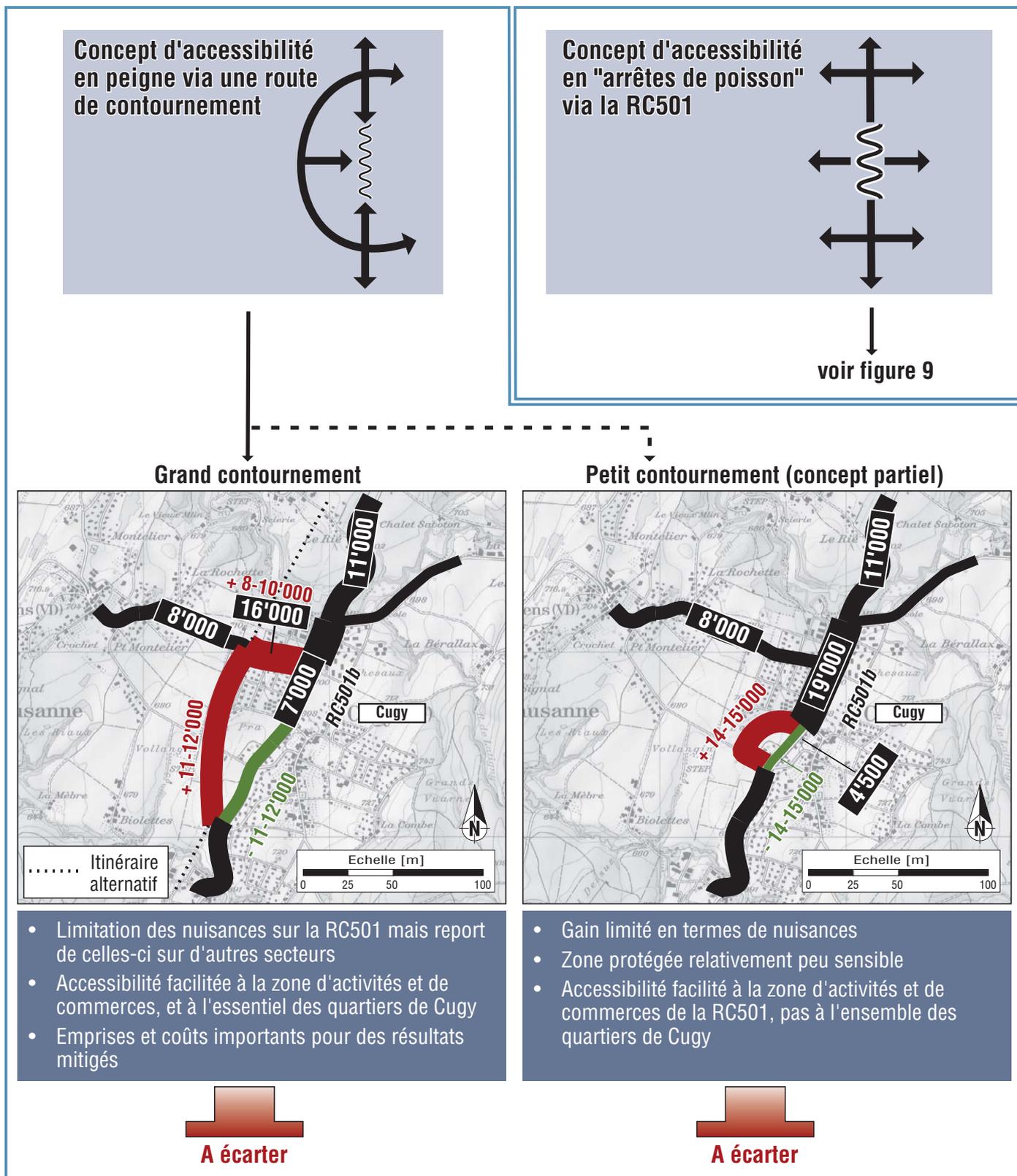
Ainsi, la réalisation d'un contournement de Cugy, grand ou petit, n'est pas opportune. Il est donc nécessaire de chercher des solutions alternatives, notamment via des réaménagements ponctuels de la RC 501, afin de répondre aux problématiques soulevées et aux objectifs définis par la commune.

¹³ TIM = Trafic Individuel Motorisé. Le concept TIM regroupe les voitures, les deux-roues motorisés et tous les véhicules lourds (camionnettes, camions, tracteurs etc.).

¹⁴ Au Sud, cette infrastructure pourrait même traverser la Mèbre pour rejoindre directement le futur contournement du Mont.

■ Cugy – Concepts d'organisation du trafic TIM envisageables

Figure n°8



La réalisation d'un contournement de Cugy, grand ou petit, n'est pas opportune

4.3.3 Outils de mise en œuvre

Fig. 9 La traversée de Cugy par la RC 501 comporte trois accès/carrefours structurants (du Nord au Sud : carrefour RC 501 – RC 546, carrefour RC 501 – RC 446 et carrefour RC 501 – rue du Village) et un certain nombre d'accès secondaires garantissant l'accessibilité plus fine à la commune de Cugy.

Au vu des charges de trafic attendues et des problématiques déjà relevées aujourd'hui, ces différents accès devront être revus afin d'en garantir le bon fonctionnement (réaménagement, modification de leur gestion, etc.).

Le carrefour entre la RC 501 et la RC 546 est insatisfaisant en termes de sécurité et incompatible avec les charges de trafic attendues au plein développement du SDNL. Il doit donc être réaménagé. Au vu de la problématique actuelle de ce carrefour en termes de sécurité, des développements en cours à l'Ouest de celui-ci et de sa localisation en entrée Nord de la commune, il est recommandé de revoir ce carrefour à relativement **court terme** (horizon 2015).

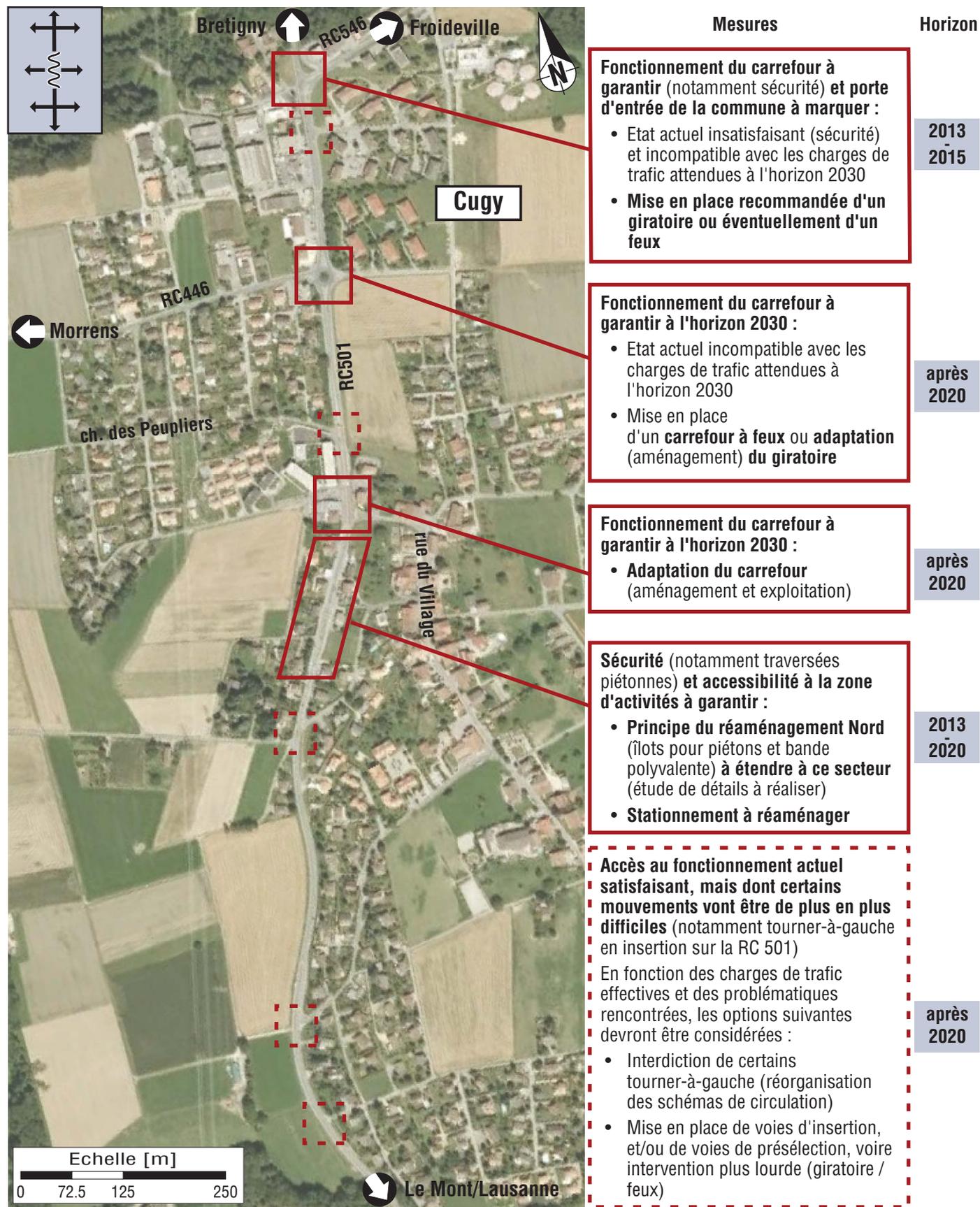
Les carrefours entre la RC 501 et la RC 446, ainsi que celui entre la RC 501 et les rues du Village et du Château, devront être adaptés pour répondre à la demande attendue à l'horizon 2030 et garantir l'accessibilité aux différents quartiers de la commune. Des voies devront vraisemblablement être ajoutées au carrefour des RC 501 et 446 (adaptation du giratoire ou mise en place d'un carrefour à feux), et l'aménagement et l'exploitation du carrefour de la RC 501 et des rues du Village et du Château revues. Ces réaménagements interviendront dans un **terme relativement lointain, soit après 2020**.

Le secteur de la zone d'activités et de commerces doit impérativement être requalifié pour répondre aux divers objectifs de la commune. Il s'agit notamment de réaménager cette zone intermédiaire pour la valoriser et la rendre plus attractive. En particulier, la sécurité des piétons devra être garantie (traversée de la RC 501, larges trottoirs, etc.), tout comme l'accessibilité aux commerces, services et activités de ce secteur. Le stationnement devrait, dans la mesure du possible et compte tenu des problématiques foncières, par ailleurs être réorganisé. Le principe du réaménagement réalisé au Nord entre le chemin des Peupliers et la rue du Village (îlots, bande polyvalente, etc.) peut vraisemblablement être étendu à l'ensemble de ce secteur. Les études de détails pour ce projet doivent être réalisées et il est recommandé une **concrétisation de ce projet à relativement court terme**, soit entre 2013 et 2020. Un projet de la municipalité est en cours dans ce sens.

Pour les accès restants, une approche pragmatique au cas par cas est à envisager en fonction des problématiques rencontrées (difficultés d'insertion sur la route cantonale, problèmes de sécurité, etc.) et de l'augmentation du trafic sur la RC 501. Il est probable que certains accès devront être condamnés (interdictions de certains mouvements) nécessitant la réorganisation des schémas d'accessibilité à la commune de Cugy. Ponctuellement, des voies d'insertion sur la route cantonale pourront être réalisées, voire des interventions plus lourdes (giratoire ou feux).

Cugy - Outils de mise en oeuvre

Figure n°9



4.4 Recommandations concernant Cheseaux-sur-Lausanne

4.4.1 Diagnostic, enjeux et objectifs

Fig. 10 **Les charges de trafic sur la route de contournement de Cheseaux atteignent plus de 16'000 véh/jour (TJM) et les carrefours giratoires de Mon Repos (intersection RC 401 – RC 319 en direction de Crissier) et Bel-Air (intersection RC 401 – RC 448 en direction de la Blécherette) sont fréquemment saturés en période de pointe avec pour conséquence un report de trafic en traversée du centre de la commune de Cheseaux.** Par ailleurs, en période de pointe du soir, le carrefour giratoire du Pâquis pose également problème (carrefour RC 312 – RC 401). Les véhicules en provenance de l'Ouest et circulant en direction du Nord étant prioritaires sur ceux provenant de la route de contournement au Sud, ces derniers éprouvent ponctuellement des difficultés pour s'insérer dans le giratoire.

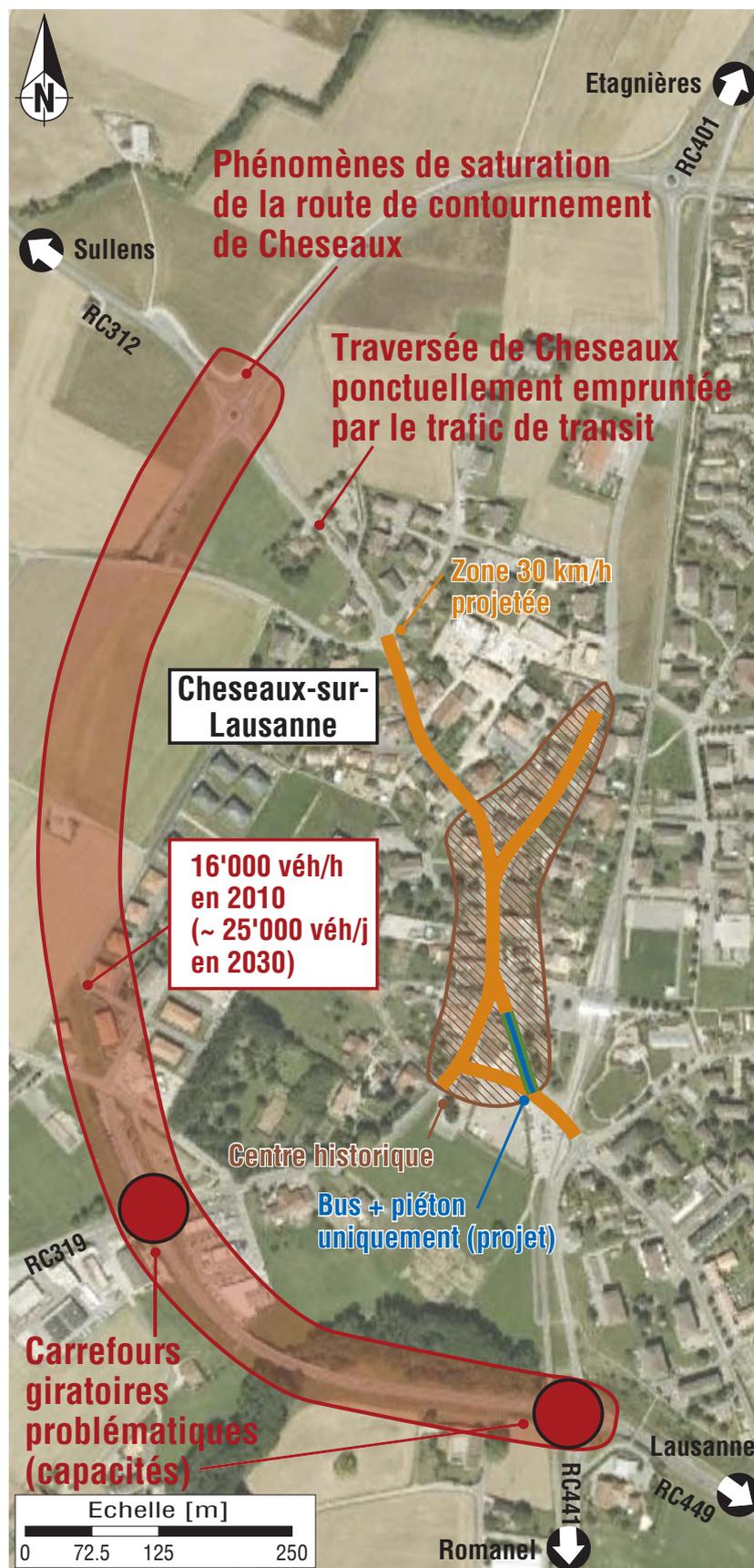
Si le trafic indésirable en traversée de Cheseaux reste limité en comparaison du trafic empruntant la route de contournement (plus de 30'000 véh/jour), il n'en reste pas moins problématique. La commune a ainsi entrepris un projet de réaménagement de l'espace public du centre de la commune pour y dissuader ce trafic et valoriser le cœur de la commune.

Avec le développement attendu du SDNL, les charges de trafic vont augmenter très fortement sur le réseau routier ceinturant Cheseaux. En l'état de la route de contournement, les phénomènes de saturation sur celles-ci vont se généraliser et s'aggraver, avec comme conséquence prévisible une augmentation du trafic transitant par le centre de la commune

Il est donc nécessaire de trouver des solutions permettant de garantir le bon fonctionnement du réseau routier cantonal et ainsi de protéger le cœur historique de la commune de Cheseaux.

■ Cheseaux - Diagnostic, enjeux et objectifs

Figure n°10



Etat actuel

- Le contournement de Cheseaux étant fréquemment saturé en période de pointe, le trafic automobile se reporte pour partie dans le centre de la commune
- Cheseaux a mis en chantier un projet de réaménagement du centre du village dont l'objectif principal est de valoriser ce secteur de la commune et d'y dissuader le trafic de transit (sur les 40 à 45'000 véh/j en transit par Cheseaux, environ 5'000 circulent par le centre de la localité)

Enjeux à l'horizon 2030

- Avec le développement du SDNL, les charges de trafic vont fortement augmenter, notamment au niveau du contournement de Cheseaux. En cas de saturation sur cette infrastructure, la pression en traversée du centre de la commune va croître considérablement !

Objectifs

- Garantir la qualité de vie dans le centre de Cheseaux en y limitant fortement le trafic automobile (dissuasion du trafic de transit)

4.4.2 Concept d'organisation du trafic TIM

Fig. 11 Il a été montré au chapitre 4.2.2 (voir notamment la figure 6) qu'un contournement Est de Cheseaux via une nouvelle infrastructure routière reliant la RC 446 au Nord à la RC 448 au Sud permettrait de soulager fortement le contournement Ouest de Cheseaux, et donc la traversée du centre de la commune. Cependant, les coûts, financiers et environnementaux d'une telle infrastructure étant très importants, elle ne peut être envisagée que dans la mesure où il n'est pas possible d'obtenir des résultats similaires avec des interventions plus limitées.

Les charges de trafic attendues à l'horizon du plein développement du SDNL sur la route de contournement de Cheseaux, bien qu'importantes (20 à 25'000 véh/jour), ne nécessitent pas la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière. En particulier, la tranchée couverte du contournement de Cheseaux n'est pas le point faible du réseau routier, puisqu'en section une chaussée à deux fois une voie de circulation peut supporter de telles charges de trafic. Les éléments déterminants en sont les carrefours.

Au vu des charges de trafic attendues, des réaménagements conséquents des différents carrefours de la route de contournement seront nécessaires pour garantir le bon fonctionnement de cet axe routier cantonal.

Pour le carrefour du Pâquis (RC 401 – RC 317 – Rue du Pâquis), l'adaptation du carrefour giratoire actuel pour offrir deux voies d'entrée et de sortie par branche permettrait de garantir le bon fonctionnement du carrefour. La mise en place d'un carrefour à feux avec 4 à 5 voies de circulation par branche (contre 2 actuellement) est également envisageable et permettrait notamment d'améliorer l'écoulement des véhicules en provenance du Sud par la route de contournement en période de pointe du soir.

Pour les carrefours de Mon Repos (RC 401 – RC 319 – Route de Genève) et de Bel-Air (RC 401 – RC 448 – Route de Lausanne), l'adaptation des giratoires actuels avec deux voies d'entrée et de sortie sur les différents axes cantonaux ne suffira pas à garantir le bon fonctionnement de ceux-ci sur la base des hypothèses de travail du chantier 2!

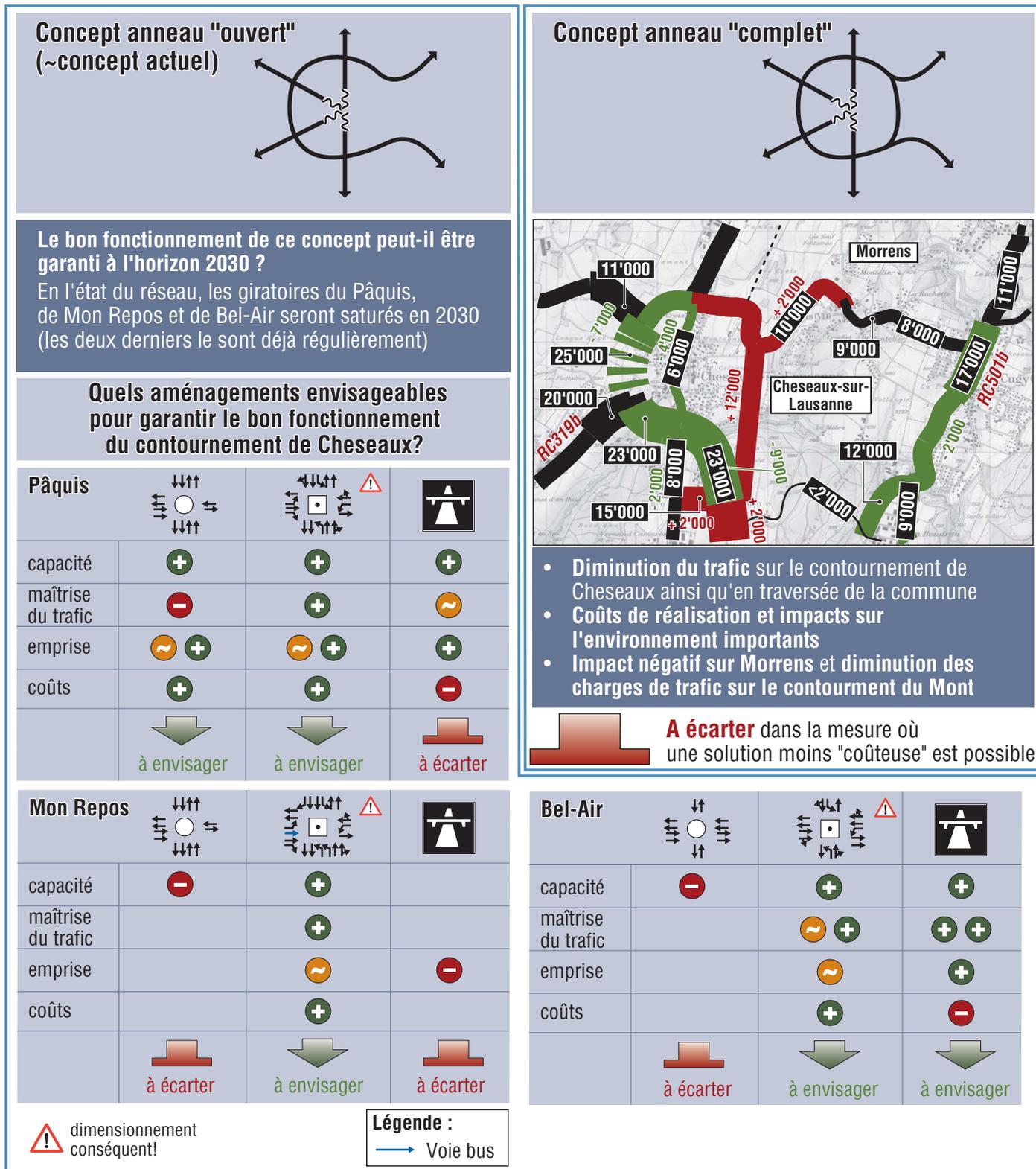
Au carrefour de Mon Repos, la réalisation d'un carrefour avec 4 à 6 voies de circulation par branche sera nécessaire pour en assurer le bon fonctionnement. La mise en place d'un carrefour dénivelé pour faciliter et encourager l'utilisation de la route de contournement serait intéressante en termes de maîtrise du trafic, mais cette alternative est à écarter au vu de la proximité entre ce carrefour et la tranchée couverte, respectivement La Mèbre.

Au carrefour de Bel-Air, la mise en place d'un carrefour à feux avec 4 à 6 voies de circulation par branche ou d'un carrefour dénivelé favorisant les mouvements tout droit sur la route de contournement permettra de garantir le bon fonctionnement de celui-ci.

La faisabilité définitive de ces réaménagements, leurs effets «trafic» sur le fonctionnement du contournement de Cheseaux, ainsi que sur la traversée de la commune, leurs coûts, leurs priorisations et les étapes de réalisation devront être précisées par des études de détails.

■ Cheseaux – Concepts d'organisation du trafic TIM envisageables

Figure n°11



Une adaptation très importante des carrefours (aménagement et exploitation) de la route de contournement permet de garantir le bon fonctionnement de celle-ci et de limiter au maximum le trafic de transit en traversée de Cheseaux

Si de telles interventions seront nécessaires à l'horizon du plein développement du SDNL pour garantir le bon fonctionnement du réseau routier dans ce secteur et pour protéger la traversée de Cheseaux, **des adaptations plus légères devront être effectuées à plus court terme** afin d'améliorer la situation actuelle (phénomènes de saturation et report de trafic en traversée de Cheseaux observés aujourd'hui déjà, notamment aux heures de pointe du matin et du soir), de capitaliser sur le réaménagement du centre de Cheseaux prévu d'ici à 2015 et de garantir le fonctionnement du contournement à l'horizon des premiers développements importants du SDNL (Vernand-Camares, Bel-Air, Nonceret – La Croix, etc.).

Dans ce but, il est prévu de lancer en 2013 une étude de trafic exploratoire d'amélioration du fonctionnement des giratoires Bel-Air et Mon-Repos avec notamment pour objectif la détermination des mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre au droit des deux carrefours, leur calendrier de réalisation, ainsi que les mesures d'accompagnement nécessaires ailleurs (sur les axes adjacents à ces giratoires et notamment à l'intérieur du périmètre du contournement). Il s'agira de s'assurer que ces mesures intermédiaires constituent bien des interventions cohérentes avec les réaménagements nécessaires à plus long terme et non de faux investissements à cet horizon.

4.5 Recommandations concernant Etagnières

4.5.1 Diagnostic, enjeux et objectifs

Fig. 12 **La double coupure de la commune par la RC 401 (13'000 véh/jour) et le LEB est un élément structurant de l'urbanisation actuelle d'Etagnières, qui a pour conséquence une «partition» de la commune en deux secteurs distincts, peu connectés entre eux.**

Le cœur historique de la commune se situe à l'Ouest de la coupure. Ce secteur est accessible au Nord par la rue du Bourg, ou au Sud par la route en Rambuz (secteurs reliés entre eux). Les secteurs situés à l'Est de la coupure sont accessibles depuis la rue de la Combe pour la partie Nord et depuis la rue des Crêts pour sa partie Sud (secteurs non reliés entre eux).

La perméabilité entre ces deux secteurs est, en l'état, très limitée. Pour les piétons, seule une liaison existe entre l'Est et l'Ouest de la commune, via le passage inférieur sous la RC 401. Pour les vélos et autres véhicules à moteur, la liaison principale entre les deux zones de commune se fait par la rue des Crêts à l'Est et la rue du Bourg à l'Ouest. Ce sentiment de coupure est encore renforcé par la présence partielle de grillage séparant les trottoirs de la RC 401.

Les charges de trafic relativement importantes relevées sur la RC 401 rendent ponctuellement problématiques les insertions sur la route cantonale, notamment les mouvements de tourner-à-gauche. Par ailleurs, il faut noter que le LEB traverse la route cantonale à niveau au Nord de la gare d'Etagnières, ainsi que la rue des Crêts au Sud de celle-ci. En l'absence de voie de présélection depuis le Sud, pour les mouvements de tourner-à-droite en direction du chemin des Crêts, lorsque le passage à niveau de la rue du même nom est fermé, le trafic est bloqué sur la route cantonale.

Concernant le LEB, le développement envisagé de l'offre, notamment l'amélioration des fréquences et l'allongement des convois, aura comme conséquence une augmentation du nombre de "conflits" entre le réseau routier et le LEB. Par ailleurs, l'amélioration envisagée de l'offre pour également nécessiter le rallongement des quais de la gare d'Etagnières et un doublement de la voie.

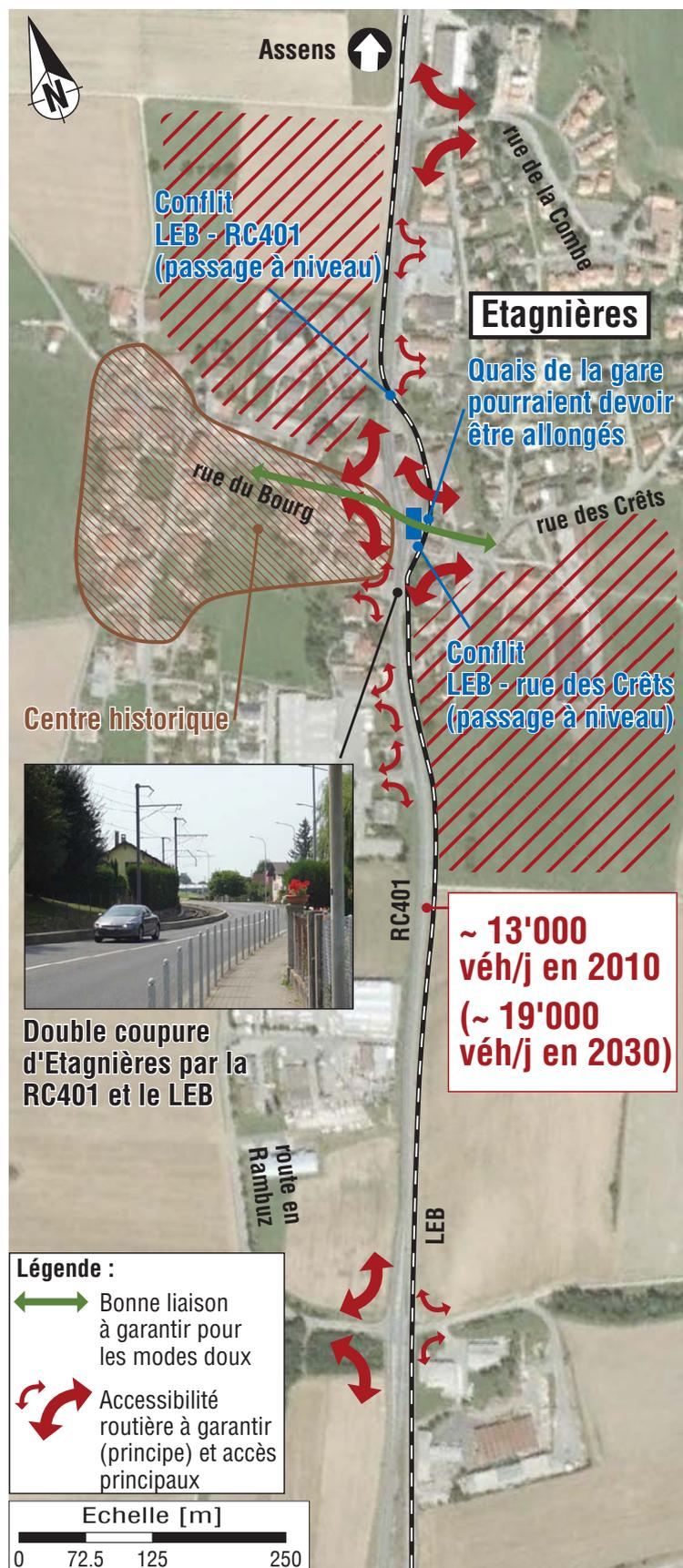
Le tissu urbain est relativement peu dense puisque sur les 700 mètres de traversée de la zone urbanisée d'Etagnières seul 35 % des abords de la chaussée sont construits. La distance moyenne entre les façades et l'axe de la route est d'environ 17 mètres. A l'intérieur de cette bande, 20 bâtiments d'habitation ont été relevés. Par ailleurs, la commune d'Etagnières dispose de trois zones artisanales, une au Nord de la commune en bordure de la RC 401 à l'Est de celle-ci, une deuxième plus importante au Sud de la commune à l'Ouest de la route cantonale et une troisième tout au Sud au niveau de la halte des Ripes.

Avec les augmentations de trafic attendues à l'horizon du plein développement du SDNL, les problématiques actuelles (coupure de la commune en deux et accessibilité ponctuellement difficile) vont se renforcer.

Il est ainsi nécessaire de trouver des solutions permettant de garantir le bon fonctionnement du réseau routier cantonal et une bonne accessibilité aux secteurs Est et Ouest de la commune d'Etagnières. Par ailleurs, des solutions visant à limiter l'effet de coupure du LEB et de la RC 401, à faciliter les liaisons entre l'Est et l'Ouest de la commune (notamment pour les piétons) et à maîtriser les nuisances générées par le trafic doivent être recherchées.

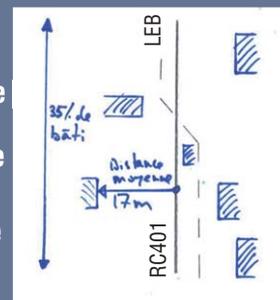
Etagnières - Diagnostic, enjeux et objectifs

Figure n°12



Etat actuel

- **Double coupure de la commune** (RC et LEB)
- Quatre accès principaux aux différents quartiers de la commune (rue de la Combe au Nord, rues du Bourg et rue des Crêts au niveau de la Gare et route en Rambuz au Sud).
- **Insertions ponctuellement problématiques** sur la RC401 (essentiellement en tourner-à-gauche)
- Structure urbaine :
 - centre historique situé à l'Ouest de la coupure
 - gare, café-restaurant et partie importante de la population située à l'Est de la coupure
 - urbanisation relativement diffuse de part et d'autre de la RC et du LEB.
- Liaison piétonne souterraine sous la RC401 entre l'Ouest de la commune et la gare du LEB. Cependant celle-ci est peu attractive (gabarit, luminosité, non-adapté aux vélos, etc.)
- Gare d'Etagnières non adaptée pour le passage du LEB au quart d'heure



Enjeux à l'horizon 2030

- Avec les augmentations prévues du trafic sur la RC401 et de la cadence du LEB, l'accessibilité aux différents secteurs d'Etagnières sera rendue plus difficile, notamment les mouvements de tourner-à-gauche en insertion sur la route cantonale
- Par ailleurs, les nuisances dues au trafic automobiles vont se renforcer

Objectifs

- **Garantir une bonne accessibilité à la commune d'Etagnières** (y compris pour les liaisons internes) et le bon fonctionnement du réseau routier cantonal et du LEB
- **Maîtriser les nuisances générées par le trafic automobile** pour garantir une bonne qualité de vie aux habitants de la commune

4.5.2 Concept d'organisation du trafic TIM

Fig. 13 Au vu de la structure du trafic à Etagnières (voir figure 4 et annexe 2) et de la concentration de la totalité du trafic de transit sur la RC 401, un concept d'organisation du trafic TIM via la réalisation d'une infrastructure de substitution à la RC 401 est envisageable.

L'effet de la réalisation d'une route de contournement ou d'une tranchée couverte est très important en termes de nuisance en traversée de la commune d'Etagnières. Sur les 19'000 véh/jour potentiels en traversée de la commune à l'horizon du plein développement du SDNL, 15'000 pourraient être dirigés vers cette nouvelle infrastructure. Ainsi, seul le trafic généré par la commune elle-même serait conservé sur le réseau actuel. Outre la maîtrise des nuisances (bruit et sécurité), une telle infrastructure permet de garantir une bonne accessibilité à la commune d'Etagnières (secteurs existants et nouveaux quartiers), de valoriser le secteur de la gare et de créer une nouvelle centralité à proximité de celle-ci. Pour le LEB, une telle infrastructure limiterait la problématique des conflits avec le réseau routier.

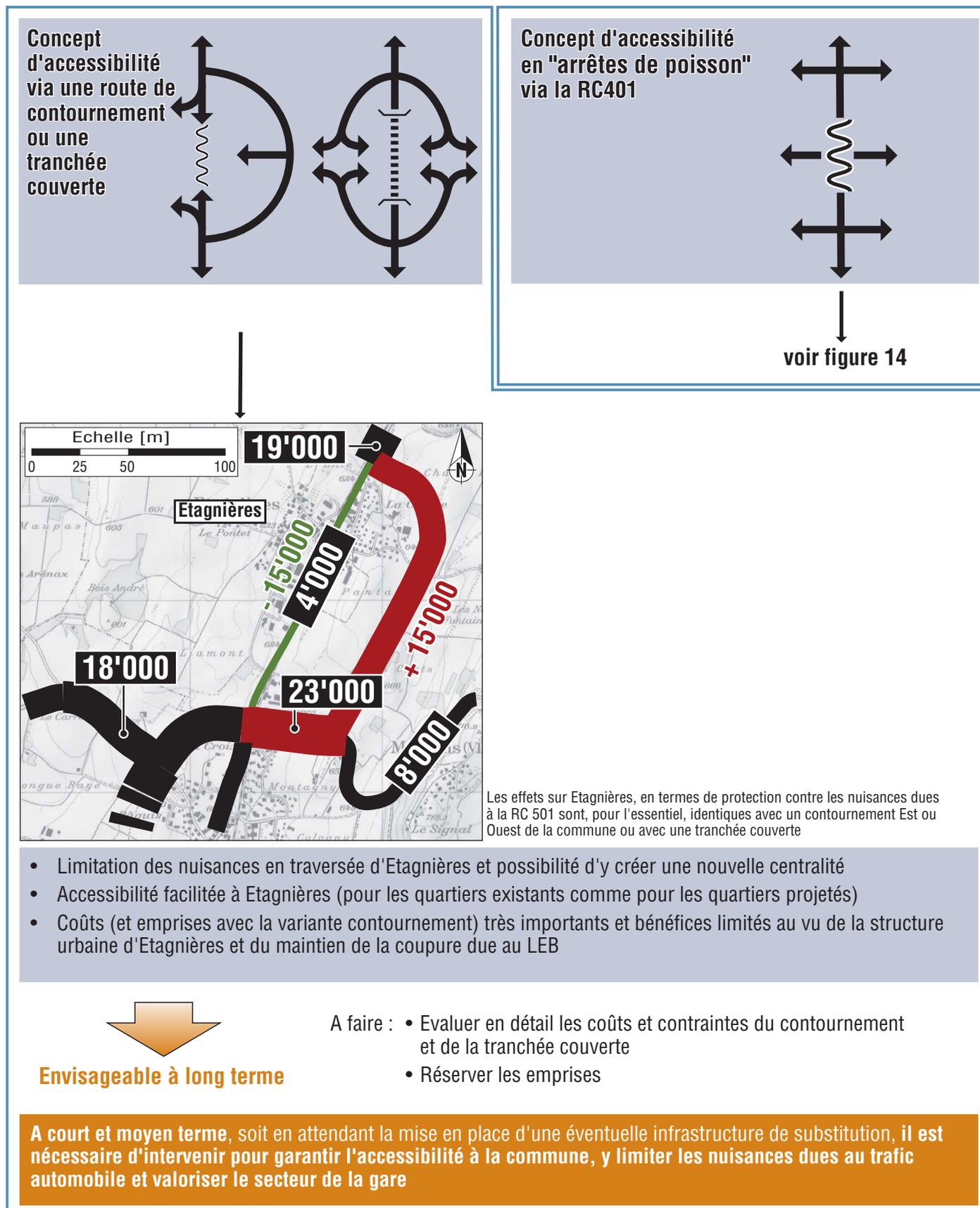
Cependant, compte tenu du nombre relativement limité d'habitations situées à proximité directe de la RC 401, du coût financier très lourd d'une telle infrastructure et de son impact environnemental et paysagé pour la variante contournement (couloirs à faune à traverser, emprises importantes en zone agricole, etc.), **la réalisation éventuelle d'une telle infrastructure n'est envisageable qu'à très long terme, probablement après 2030.**

Ainsi, s'il est important au vu des effets positifs en traversée d'Etagnières de ne pas écarter la possibilité de réaliser à terme une infrastructure de type route de contournement, il est plus fondamental de prendre des mesures à court et moyen terme (horizon 2015-2025) pour garantir la bonne accessibilité à la commune, y limiter les nuisances dues au trafic automobile et valoriser le secteur de la gare.

Pour la réalisation à plus long terme d'une infrastructure de substitution à la RC 501 en traversée d'Etagnières, la faisabilité des variantes envisagées actuellement doit être vérifiée en détail, et d'éventuelles emprises réservées.

■ Etagnières – Concepts d'organisation du trafic TIM envisageables

Figure n°13



4.5.3 Outils de mise en œuvre

Fig. 14 En l'absence de la réalisation d'une infrastructure de substitution à la RC 401, il s'agit avant tout de garantir la bonne accessibilité à la commune (secteurs Est et Ouest), le bon fonctionnement de la route cantonale et du LEB, sans négliger la question centrale de la valorisation du secteur gare (nuisance routière à limiter, liaisons Est-Ouest à faciliter, etc.).

Concernant les carrefours RC 401 – route en Rambuz – Les Ripes au Sud et RC 401 – rue de la Combe au Nord, le seul véritable enjeu est de garantir le bon fonctionnement du réseau routier, ainsi que l'accessibilité aux différents secteurs de la commune. Avec l'augmentation des charges de trafic, **l'adaptation de ces carrefours sera nécessaire, notamment pour garantir l'écoulement des mouvements de tourner-à-gauche en insertion sur la RC 401.** Au Nord, la mise en place d'une voie d'insertion pour les mouvements de tourner-à-gauche en direction de Lausanne depuis la rue de la Combe, voire la mise en place de feux de signalisation sera nécessaire. Au Sud, des interventions similaires devront être envisagées. Cependant, ce carrefour étant plus important (quatre branches au lieu de trois, passage à niveau du LEB en accessibilité à la zone industrielle des Ripes, présélections diverses), une éventuelle accessibilité aux Ripes depuis la RC 446 devra être envisagée. Les adaptations exactes à apporter à ces deux carrefours devront être évaluées en temps voulu, en fonction des augmentations effectives de trafic sur la RC 401 et des développements de la commune d'Etagnières. **Ces adaptations ne seront vraisemblablement pas nécessaires avant 2020.**

La problématique principale concerne le secteur central de la traversée de la commune (secteur gare d'Etagnières – RC 401 – rue du Bourg – rue des Crêts) puisque les objectifs y sont multiples (fonctionnement du réseau routier cantonal et du LEB, accessibilité à la commune, valorisation du secteur de la gare, liaison Est-Ouest à faciliter, nuisances dues au trafic à maîtriser, etc.) et les contraintes importantes (notamment gabarits disponibles). Avec l'augmentation du trafic sur la RC 401, l'augmentation probable des fréquences du LEB¹⁵, et les développements potentiels de la commune, le fonctionnement même du carrefour rue du Bourg – rue des Crêts – RC 401, sans considérer les autres objectifs, sera problématique.

Ainsi, il est proposé de réaliser un nouvel accès routier pour les quartiers Est de la commune. Celui-ci remplacerait l'accès de la rue des Crêts et serait situé 200 à 300 mètres en aval de celle-ci. La réalisation d'un tel nouvel accès a l'avantage de :

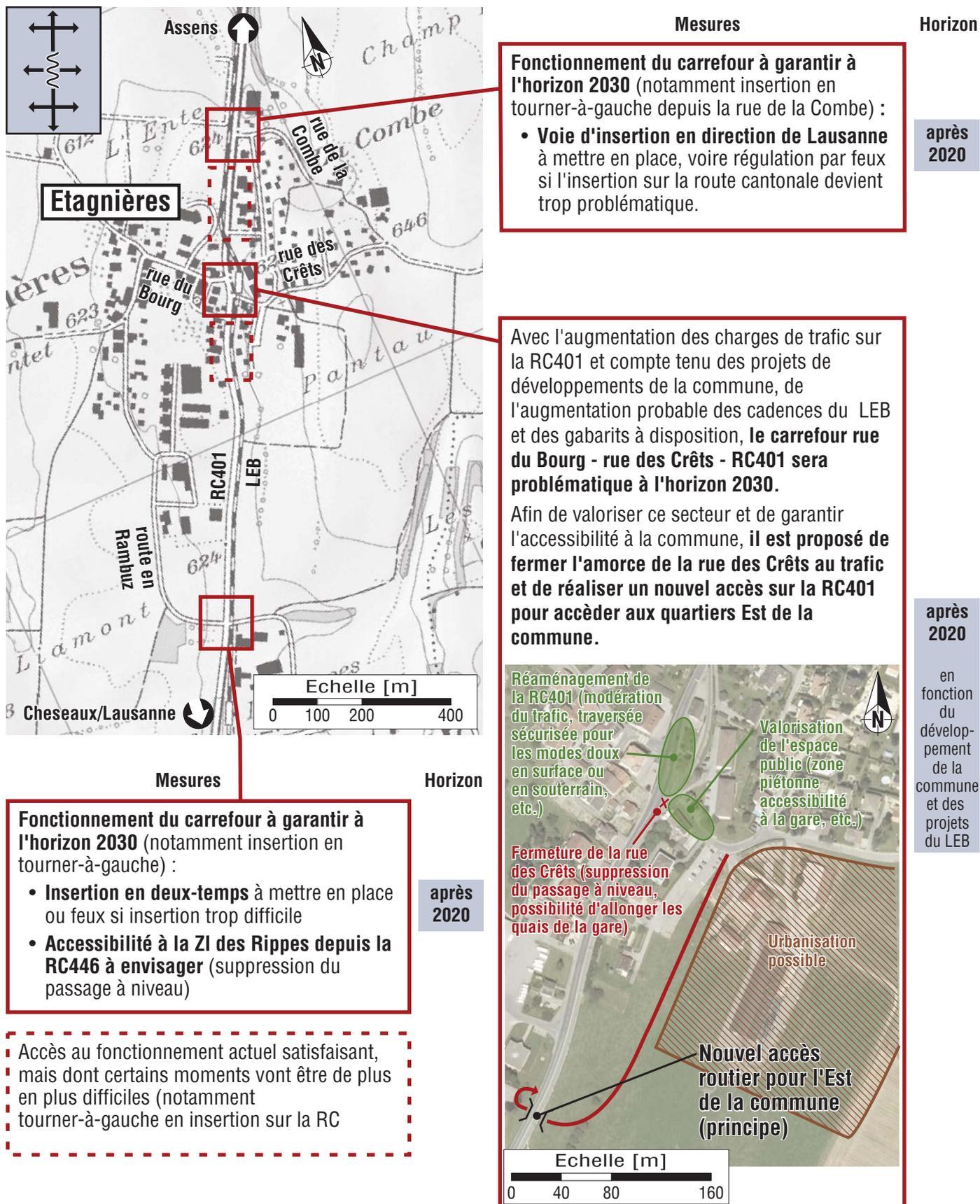
- garantir l'accessibilité routière à la commune, y compris pour les développements envisagés, et le bon fonctionnement de la RC 401;
- permettre de valoriser l'espace public au niveau du secteur gare – rue des Crêts (piétonisation);
- supprimer un passage à niveau du LEB;
- faciliter le réaménagement de la gare d'Etagnières.

En complément à cette intervention, un réaménagement de la RC 401 en traversée d'Etagnières au niveau de la gare doit permettre de marquer le caractère urbain et central de ce secteur, de valoriser celui-ci et de faciliter les liaisons (notamment piétonnes) entre les secteurs Est et Ouest de la commune.

¹⁵ Voir l'allongement des quais de la gare et/ou le doublement de la voie.

■ Etagnières - Outils de mise en oeuvre

Figure n°14



4.6 Recommandations concernant Morrens

4.6.1 Diagnostic, enjeux et objectifs

Fig. 15 **La commune de Morrens, tout comme les communes de Cugy et Etagnières, est traversée par une route cantonale. A la différence de ces dernières, elle se situe sur un axe Est-Ouest aux charges de trafic encore limitées (5 à 6'000 véh/jour en valeur TJM).** Cet axe est cependant relativement important en termes de hiérarchie du réseau routier puisqu'il offre une liaison directe vers l'Ouest sans passer par le Sud du secteur (Blécherette et Solitaire). Le trafic de transit à travers la commune est estimé à environ 3'000 véh/jour. Sur la base du recensement de la circulation du réseau routier vaudois 2010 établi par le Service des routes, le trafic poids lourds à Morrens est d'environ 100 véh/jour en valeur TJOM, soit 2 % du trafic mesuré (valeur modérée).

En traversée de Morrens (RC 446), de nombreuses mesures de modération du trafic ont été mises en place. La priorité de droite y est notamment généralisée. Par ailleurs, neuf décrochements horizontaux ou rétrécissements latéraux ont été réalisés sur les 800 mètres de traversée du village. Une zone 30 km/h comprenant l'ensemble du vieux bourg de Morrens et s'étendant sur plus de 200 mètres a également été mise en place.

La traversée de Morrens est marquée par la présence d'un goulet d'étranglement en traversée du bourg (gabarit minimum d'environ 4.20 m de façade à façade)¹⁶. Ainsi, sur un tronçon d'une vingtaine de mètres, en plein cœur de Morrens, il est impossible à deux voitures de se croiser. Au vu de l'espace disponible, les aménagements en faveur des piétons en travers de ce goulet sont limités à une bande colorée d'une largeur d'environ un mètre sur le bord Ouest de la chaussée. Celle-ci n'est ni vraiment attractive pour la mobilité douce ni satisfaisante en termes de sécurité.

Ainsi, bien que les charges de trafic en traversée de Morrens soient encore limitées, l'existence du goulet pose problème. En effet, :

- **le gabarit de l'axe n'est en adéquation ni avec la hiérarchie du réseau routier ni avec la volonté de diversifier l'accessibilité au Nord lausannois;**
- **la traversée du goulet pour les piétons est dangereuse et n'encourage pas à la pratique de la mobilité douce.**

Concernant le tissu urbain de la zone de Morrens traversée par la RC 446, deux secteurs sont à différencier, l'un à l'habitat dense, l'autre à l'habitat diffus. En traversée du bourg historique, la distance moyenne entre les façades et l'axe de la chaussée est de 9 mètres et plus de 70 % des abords de la chaussée sont construits. Sur le reste de la traversée, la distance moyenne entre le bâti et l'axe de la chaussée est d'environ 15 mètres et environ 30 % des abords de la chaussée sont urbanisés.

¹⁶ A 30 km/h, vitesse réglementaire au niveau du goulet, le croisement de deux poids lourds requiert une largeur libre de chaussée d'environ 6m80 et celui d'une voiture et d'un poids lourds d'environ 5m70.

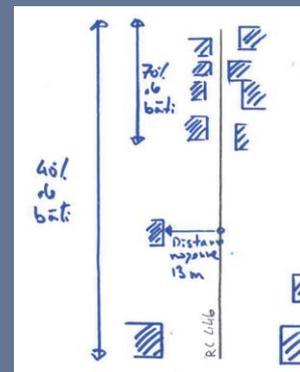
Morrens - Diagnostic, enjeux et objectifs

Figure n°15



Etat actuel

- Morrens est traversé par la RC446, seul axe Est-Ouest d'importance dans le Nord du SDNL. Le gabarit de cet axe (impossibilité de croiser), ainsi que son organisation (priorité de droite généralisée et zone 30 km/h) n'est cependant pas en adéquation avec son rôle dans le réseau routier cantonal
- Les charges de trafic en traversée de la commune de Morrens sont relativement limitées à ce jour. Cependant, au vu de l'impossibilité de croiser, des problèmes y sont déjà ressentis (notamment sécurité des piétons et cyclistes) et la capacité d'écoulement de cet axe est limitée
- La traversée du village est fortement modérée (zone 30 km/h, priorité de droite, dos d'âne, etc.)
- Structure urbaine :
 - centre historique compact traversé par la RC 446
 - urbanisation dense sur environ 300 mètres en traversée du vieux Morrens, puis urbanisation relativement diffuse



Enjeux à l'horizon 2030

- Avec le plein développement du SDNL, les charges de trafic vont sensiblement augmenter sur la RC446 (+3'000 véh/j) et les problèmes ressentis aujourd'hui se renforcer

Objectifs

- Garantir le bon fonctionnement du réseau routier cantonal et une bonne accessibilité à la commune
- Assurer la sécurité pour les piétons et les deux-roues en traversée de la commune de Morrens et limiter les nuisances dues au trafic de transit

Avec le développement du SDNL, le trafic devrait sensiblement augmenter sur la RC 446 en traversée de Morrens pour atteindre environ 9'000 véh/jour, soit près de 4'000 véh/jour de plus qu'en 2010. Le trafic de transit devrait se monter à environ 6'000 véh/j. A noter que si l'axe de distribution du Mont et la nouvelle liaison Est-Ouest au niveau de la RC 448 et du contournement du Mont (deux mesures recommandées dans le cadre du chantier 2) devaient ne pas se réaliser, les charges de trafic en traversée de Morrens seraient plus importantes, d'autant plus que le chantier 2 recommande de préserver la traversée du bois de Vernand-Dessus (diminution des charges de trafic par rapport à l'état existant).

Les augmentations de trafic attendues sur la RC 446 vont accentuer les nuisances ressenties en traversée du goulet de Morrens. Par ailleurs, la capacité d'écoulement de celui-ci sera problématique avec des charges de trafic de l'ordre de 9'000 véh/jour. La mise en place de feux de signalisation pourrait ne pas résoudre le problème au vu des contraintes locales (gabarits disponibles, routes d'accès, stockage des véhicules, etc.).

Il est ainsi nécessaire de trouver des solutions permettant de garantir le bon fonctionnement du réseau routier cantonal, une bonne accessibilité à la commune et de garantir la sécurité des piétons au niveau du goulet de Morrens.

4.6.2 Concept d'organisation du trafic TIM

Fig. 16 Compte tenu du diagnostic établi et de la difficulté à prendre des mesures complémentaires pour améliorer le fonctionnement du goulet et la sécurité des piétons, le maintien de l'organisation du trafic TIM actuel (accessibilité en double peigne depuis la RC 446) n'est pas adaptée à l'augmentation du trafic attendue sur la RC 446 en traversée de Morrens.

Un concept d'accessibilité alternatif peut être envisagé à l'aide d'une nouvelle infrastructure routière évitant le goulet de la RC 446, par exemple via le Nord de la commune¹⁷. Celle-ci permet de résoudre le problème du goulet de la RC 446 tout en garantissant le bon fonctionnement du réseau routier cantonal, l'amélioration des liaisons Est-Ouest à l'intérieur du Nord lausannois, et une bonne accessibilité à la commune. Une telle infrastructure permet par ailleurs de valoriser le cœur historique de Morrens. Le goulet pourrait même être fermé au trafic automobile.

Cependant, la réalisation d'une telle infrastructure va reporter les nuisances du trafic vers des secteurs de la commune aujourd'hui protégés. Il est ainsi nécessaire de s'assurer dans un premier temps que les gains liés à la réalisation de cette nouvelle infrastructure en dépassent les coûts (en termes financiers, environnementaux et de nuisances notamment). Par ailleurs, des mesures devront être prises pour limiter les nuisances sur les secteurs aujourd'hui préservés.

Finalement, il est à noter que les coûts liés à la réalisation de cette infrastructure sont importants au regard des charges de trafic relativement limitées attendues sur cet axe routier, charges nettement inférieures aux valeurs habituellement considérées par le Service des routes pour entrer en matière sur des infrastructures de contournement.

Cependant, compte tenu de la problématique du goulet de Morrens, la réalisation de cette nouvelle infrastructure routière permettant d'éviter le cœur historique de la commune est opportune.

¹⁷ Un contournement par le Sud est plus problématique compte tenu de la topographie et de l'urbanisation de la commune.

■ Morrens – Concepts d'organisation du trafic TIM envisageables

Figure n°16



Compte tenu du gabarit de la RC 446 en traversée du centre historique de Morrens, de la difficulté de sécuriser d'avantage ce tronçon, de l'augmentation prévisible du trafic sur cet axe à l'horizon 2030, et des mesures de modération prises par la commune sur la RC 446, la réalisation d'une infrastructure routière de contournement est opportune

5. Synthèse

Le chantier 2, Stratégie d'accessibilité multimodale – annexe au Schéma directeur du Nord lausannois, a mis en évidence les besoins importants en transport, notamment transports collectifs et transport individuel motorisé, que le développement urbain prévu dans le Nord lausannois va générer. La génération de trafic supplémentaire liée à ces développements, bien que limitée par une augmentation marquée du rôle des transports collectifs dans le Nord lausannois, ne va pas sans poser un certain nombre de problèmes, notamment en traversée des communes du Nord lausannois.

Ainsi, l'étude d'accessibilité multimodale a préconisé, parmi d'autres recommandations, la réalisation de nouvelles infrastructures routières protégeant les communes du Mont-sur-Lausanne et de Sullens, et garantissant le bon fonctionnement du réseau routier, ainsi que la nécessité d'étudier l'intérêt d'infrastructures routières complémentaire dans le secteur Nord-Est du périmètre (notamment liaison entre la RC 446 à l'Ouest de Morrens et la RC 501 au Sud de Cugy).

La présente étude exploratoire complémentaire au chantier 2 examine ainsi plus en détail les effets des développements urbains attendus du SDNL sur les communes de Cheseaux, Etagnières, Cugy et Morrens, et propose des pistes d'intervention pour répondre aux objectifs des communes concernées et du SDNL. Sur la base d'un diagnostic établi commune par commune, de l'identification des objectifs et contraintes propres à chacun des acteurs concernés, des concepts d'organisation des déplacements motorisés sont proposés à l'échelle des différentes communes. Ponctuellement, des outils de mise en œuvre sont également présentés.

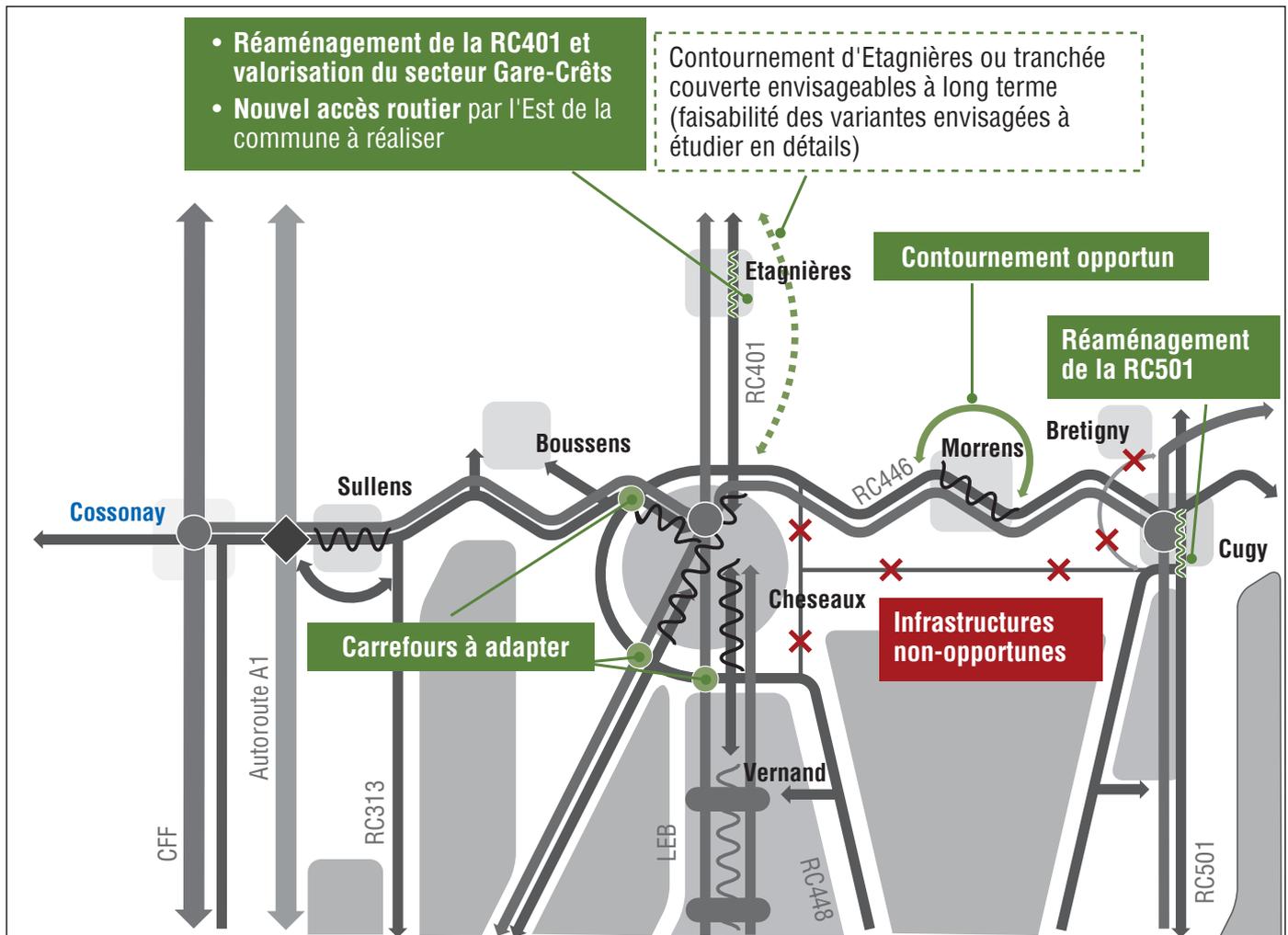
Au vu des augmentations de trafic attendues sur la RC 401 au Nord du périmètre du SDNL, la commune d'Etagnières et l'Association de la région du Gros-de-Vaud se sont jointes aux communes du Nord lausannois pour ce complément au chantier 2.

Fig. 17 **Cette étude exploratoire découle donc sur un certain nombre de recommandations, complétant ainsi le Schéma directeur d'accessibilité multimodale.** Il s'agit notamment des mesures et principes suivants :

- **adaptations importantes des carrefours du contournement de Cheseaux (RC 448);**
- **réalisation d'un nouvel accès routier à la commune d'Etagnières depuis la RC 401 et valorisation du secteur Gare-Crêts;**
- **réaménagement de la RC 501 en traversée de la commune de Cugy;**
- **opportunité d'un contournement de Morrens avérée.**

■ Mesures recommandées - Synthèse

Figure n°17



Principales conclusions de l'étude complémentaire au Schéma d'accessibilité multimodal du Nord Lausannois :

- réaménagements importants des carrefours de la route de contournement de Cheseaux nécessaires;
- réalisation recommandée d'un nouvel accès routier à Etagnières depuis la RC 401, accompagné du réaménagement du secteur Gare – Crêts et de la RC 401;
- opportunité du contournement de Morrens reconnue;
- contournement Est de Cheseaux, contournement de Cugy et diverses liaisons entre les RC 446, 448 et 501 jugés inopportuns

Concernant le contournement de Morrens, le chantier 2 avait conclu à la difficulté de justifier une telle infrastructure au vu des charges de trafic relativement modérées attendues sur la RC 446 à l'horizon du plein développement du SDNL. Les pistes de réflexion pour répondre à la problématique de Morrens allaient dans le sens d'une éventuelle nouvelle liaison routière entre les RC 446 et 501 et de mesures permettant une modération accrue des vitesses en traversée de la commune.

Cependant, les réflexions détaillées de cette étude complémentaire ont permis de conclure à l'opportunité d'une nouvelle liaison entre la RC 446 et la RC 501 court-circuitant Morrens en l'absence de solution alternative satisfaisante pour régler le problème du goulet de Morrens (notamment sécurité pour les modes doux et bon fonctionnement de la RC 446). Ainsi, presque par défaut, le contournement de Morrens doit être considéré comme opportun.

Si le contournement de Morrens est jugé opportun, ce n'est pas le cas du contournement de Cugy, du contournement Est de Cheseaux et de la liaison RC 446 – RC 501. En effet, ces différentes infrastructures ne sont, compte tenu des objectifs des communes concernées, de leurs effets limités et de leurs coûts importants, pas considérées comme opportunes. **Des solutions plus ponctuelles, notamment l'extension de la requalification de la traversée de Cugy ou l'amélioration de la capacité du contournement routier de Cheseaux, sont recommandées.**

Concernant Etagnières, si la réalisation à long terme d'une infrastructure de type «contournement» n'est pas exclue, il est nécessaire d'agir à relativement court terme afin de répondre aux problèmes et objectifs de la commune. **Il est ainsi notamment recommandé de réaliser un nouvel accès routier à l'Est de la commune depuis la RC 401 et de fermer au trafic automobile l'accès actuel de la rue des Crêts.** Ce nouvel accès permet de valoriser le secteur gare – auberge d'Etagnières – rue des Crêts (zone essentiellement piétonne), de garantir une bonne accessibilité à l'Est de la commune (y compris pour les éventuels nouveaux développements situés au Sud de la rue des Crêts) et offre des perspectives intéressantes pour le bon fonctionnement du LEB (suppression d'un passage à niveau, possibilité de prolonger les quais de la gare d'Etagnières, etc.).

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils SA

S. Guillaume-Gentil
Directeur

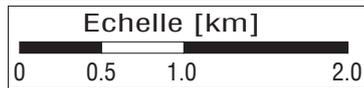
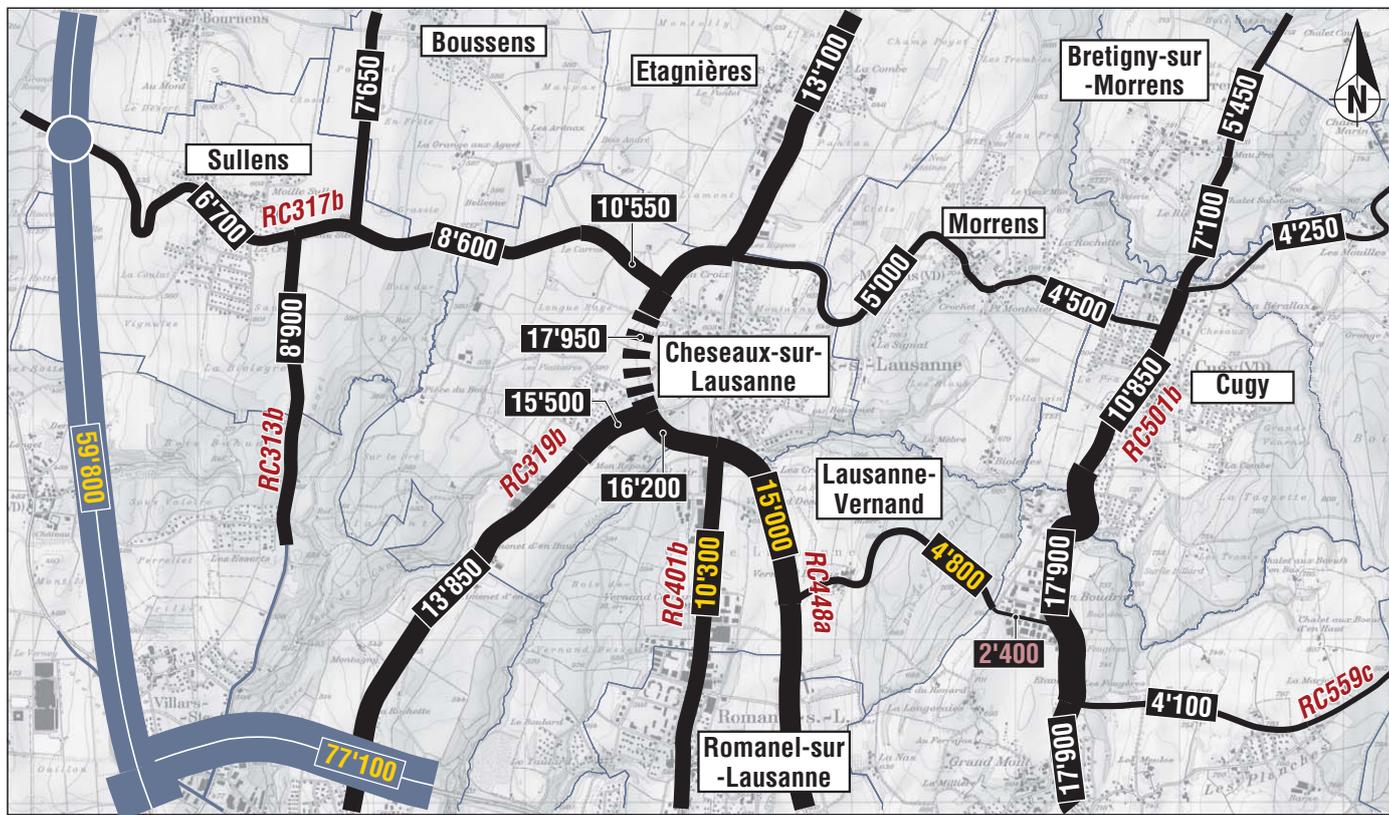
S. Glayre
Chargé d'étude

Lausanne, le 8 mars 2013

6. Annexes

■ Diagramme d'écoulement - TJM 2010

Annexe n°1



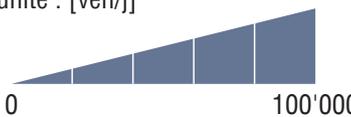
Légende :

-  Réseau autoroutier et jonctions
-  Réseau routier
-  0'000 Charges de trafic Lausanne Région 2010
-  0'000 Charges de trafic VD SR 2010
-  0'000 Charges de trafic estimées sur la base des données 2009 du Mont-sur-Lausanne

Echelle des valeurs – réseau routier :
unité : [véh/j]

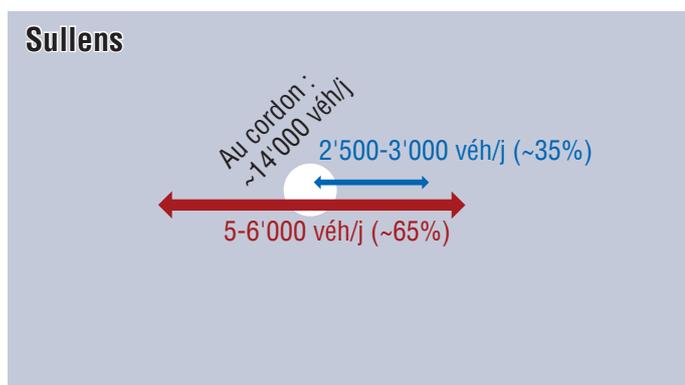
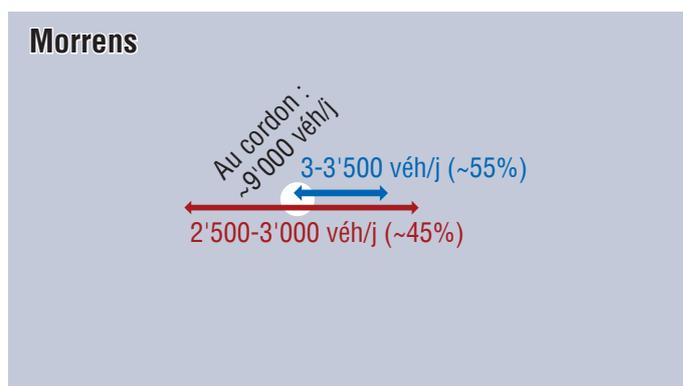
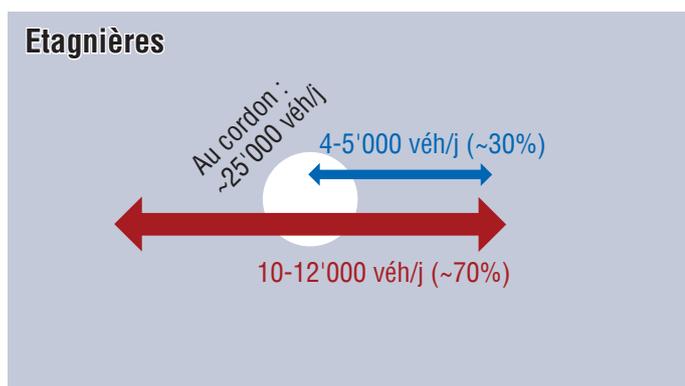
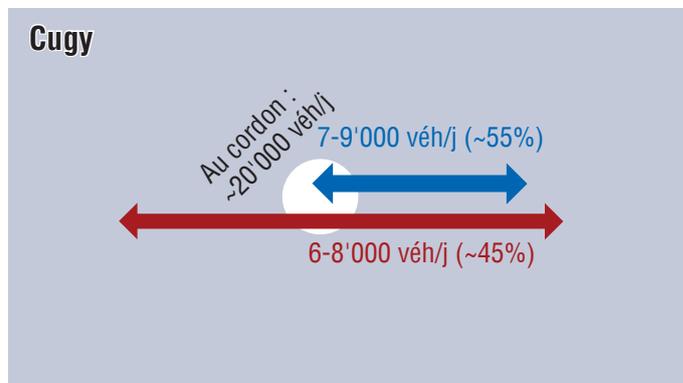
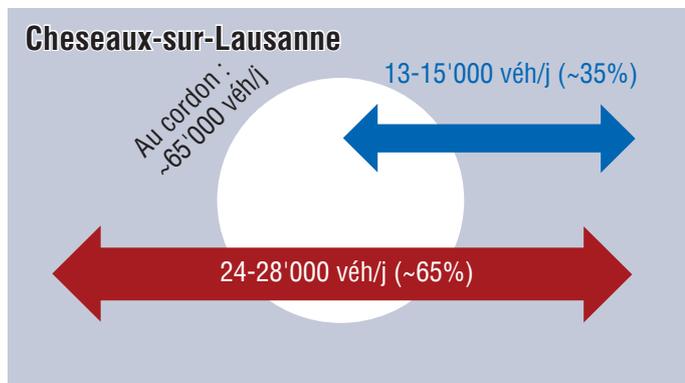


Echelle des valeurs – autoroute :
unité : [véh/j]



■ Structure du trafic – Etat 2010

Annexe n°2



Légende :

-  Nombre et part de déplacements en échange
-  Nombre et part de déplacements en transit